

ส่วนที่ 1. การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 สรุปภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (พีเอสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั่วโลก คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดรวมรวมทั้งสิ้น 1,585,805 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ (รวมเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูพราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สำหรับเรือขนาดซูพราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบเรือในปี 2555 เรือขนาดซูพราแมกซ์เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือขนาดแฮนด์ไซด์แต่ยังคงสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภทและสามารถเข้าท่าเรือขนาดเล็กหลายแห่งได้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูพราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000/69,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้นในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาสั่งซื้อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูพราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ก็ได้รับการ

พัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไฮสกรูใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวตันในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไฮสกรูใหม่จำนวน 2 ลำ

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองเพียงไม่ที่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ปี 2562 เป็นปีที่ตลาดมีความผันผวนอย่างรุนแรงอันเป็นผลมาจากสภาพอากาศที่แปรปรวน ภัยพิบัติจากการกระทำของมนุษย์ และสงครามทางการค้า อย่างไรก็ตาม แม้จะมีปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น ตลาดก็ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 ดังนั้น จึงดูเหมือนว่าการฟื้นตัวของตลาดที่เริ่มต้นขึ้นในปี 2560 เกิดการสะดุดเล็กน้อย แต่ยังคงมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวต่อไปในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า หากเจ้าของเรือต่าง ๆ ไม่ทำพลาดซ้ำรอยสิ่งที่ได้ทำในอดีตโดยการสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นจากอู่ต่อเรือที่ต้องการลูกค้าอย่างสิ้นหวัง

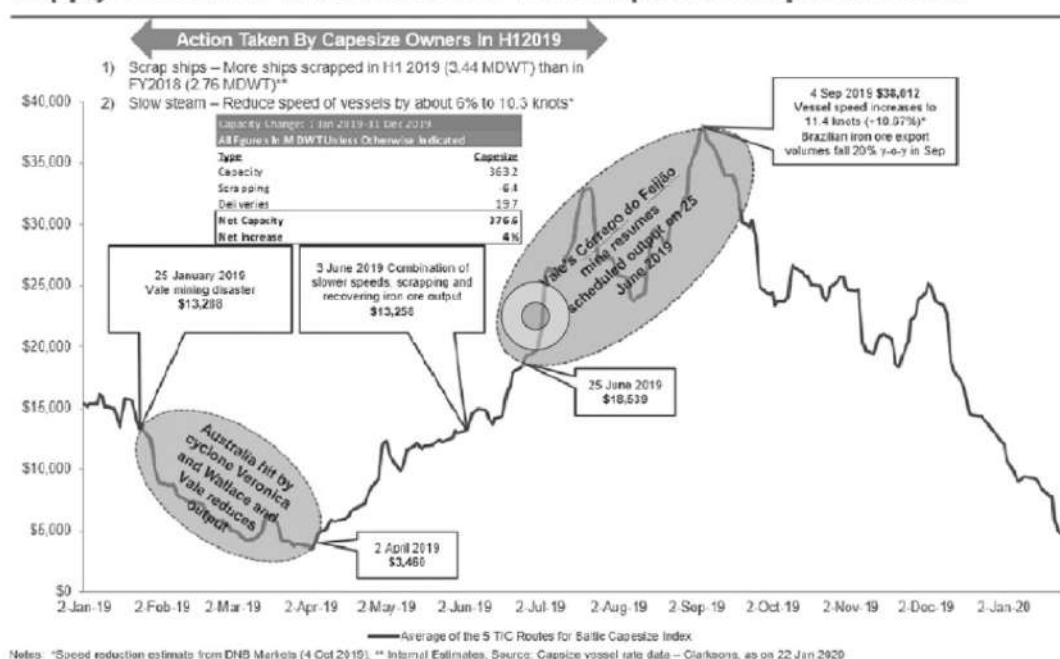
ปัจจัยสองประการที่ช่วยขับเคลื่อนดัชนี BDI กล่าวคือ ภาคอุปทานของเรือและภาคอุปสงค์ในการขนส่ง นับตั้งแต่ปี 2551 อุตสาหกรรมการเดินเรือได้เผชิญกับจำนวนเรือที่มากเกินไป แต่หลังจากปี 2559 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ได้ลดลงอย่างมากและภายในสิ้นปี 2562 มีปริมาณเพียงร้อยละ 9.31 (ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่จนถึงสิ้นปี 2566) ของปริมาณกองเรือโลก นอกจากนี้ แม้จะมีพาดหัวข่าวต่าง ๆ และความกังวลเกี่ยวกับสถานะเศรษฐกิจโลก ถดถอย แต่สถานการณ์เศรษฐกิจเชิงมหภาคทั่วโลกยังคงมีเสถียรภาพอย่างน่าทึ่ง ด้วยปริมาณการขนส่งในแง่ตัน-ไมล์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่ขยายตัวร้อยละ 1.09 ในปี 2562 ตามข้อมูลจาก Clarkson Research Services

การลดลงของดัชนี BDI ในครั้งแรกของปี 2562 แทบจะไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยพื้นฐาน แต่เกิดจากการรวมตัวกันของเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการผลิตแร่เหล็กของโลก ในเดือนมกราคม 2562 ความสามารถในการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากภัยพิบัติที่เหมืองแร่เหล็ก Córrego do Feijão มีการคาดการณ์ว่ากำลังการส่งออกแร่เหล็กของบราซิลจะได้รับผลกระทบประมาณร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 25 ขณะเดียวกัน พายุเฮอริเคนสองลูกได้เข้าโจมตีในภูมิภาคที่มีเหมืองแร่เหล็กของออสเตรเลียทำให้การผลิตต้องหยุดลงอย่างมีนัยสำคัญ ผลที่ตามมาคือดัชนี BDI ร่วงลงจาก 1,282 จุดเมื่อต้นเดือนมกราคมสู่ 595 จุด ในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 หลังจากนั้นเจ้าของเรือขนาดแคปไซส์ได้เริ่มชะลอความเร็วของการแล่นเรือลงและเพิ่มปริมาณการรีไซเคิล ผลที่ตามมาคือดัชนี BDI เพิ่มขึ้นแตะ 1,354 จุดเมื่อสิ้นไตรมาสสอง และเมื่อการผลิตและการส่งออกกลับมาดำเนินการต่อดัชนี BDI พุ่งขึ้นแตะ 2,518 จุด ในไตรมาสสาม อย่างไรก็ตาม เมื่อสิ้นไตรมาสสาม เห็นได้ชัดว่าการฟื้นฟูได้ชะลอตัวลงเมื่อการ รีไซเคิลเรือได้หยุดลงและมีการเพิ่มความเร็วในการแล่นเรือขนาดแคปไซส์

เพื่อให้เข้าใจตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของในปี 2562 บริษัท ฯ ได้พิจารณาอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแคปไซส์ที่เริ่มต้นปีเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2562 ที่อัตรา 15,344 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 วันที่เกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติอันเลวร้ายที่เกิดขึ้นกับเหมือง Brumandinho ทางตอนใต้ของประเทศบราซิล ค่าระวางเรือขนาดแคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 13,288 เหรียญสหรัฐ เหตุการณ์ครั้งนี้ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 250 ราย และมีผลให้เหมืองทุกแห่งทางตอนใต้ของประเทศบราซิลต้องหยุดดำเนินการ โดยเหมืองเหล่านี้

ส่งออกแร่เหล็กปริมาณ 90 ล้านตันต่อปีจากปริมาณการส่งออกแร่เหล็กทั้งหมดประมาณ 390 ล้านตันต่อปี ในขณะที่เดียวกันได้มีพายุโซนร้อนอีกสองลูกใหญ่ในประเทศออสเตรเลีย คือ พายุเวโรนิกา (Veronica) และพายุวอลเลซ (Wallace) ซึ่งเริ่มก่อตัวขึ้นเมื่อวันที่ 18 มีนาคม และสงบลงในวันที่ 16 เมษายนส่งผลให้การส่งออกแร่เหล็กลดปริมาณลง ผลที่ตามมาคือ ค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ร่วงลงมาอยู่ที่ 3,460 เหรียญสหรัฐในวันที่ 2 เมษายน เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ดำเนินการสองประการดังนี้ ประการแรก คือ เจ้าของเรือได้ปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์มากขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 (3.44 ล้านเดทเวทตัน) โดยมีการปลดระวางมากกว่าการปลดระวางเรือขนาดเคปไซส์ทั้งหมดในปี 2561 (2.76 ล้านเดทเวทตัน) ประการที่สอง คือ เจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดอัตราความเร็วในการแล่นเรือลงร้อยละ 6 โดยอยู่ที่ประมาณ 10.3 น็อตต่อชั่วโมง ผลจากการดำเนินการดังกล่าว แม้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลหรือออสเตรเลียจะยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ อุปทานของเรือขนาดเคปไซส์ได้ลดลงพอที่จะทำให้เรือขนาดเคปไซส์ทำรายได้เฉลี่ย 13,258 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในวันที่ 3 มิถุนายน! อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์อยู่ที่ 18,539 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 25 มิถุนายน ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับที่เหมือง Brumadinho ในประเทศบราซิลกลับมาดำเนินการตามปกติ และผลกระทบจากพายุในออสเตรเลียก็ได้หมดไป หลังจากนั้นอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ต่อวันต่อลำเรือได้พุ่งสูงขึ้นถึง 38,012 เหรียญสหรัฐ ในวันที่ 4 กันยายน! และแน่นอนว่าเจ้าของเรือขนาดเคปไซส์ได้เพิ่มความเร็วในการแล่นเรือเป็น 11.4 น็อตต่อชั่วโมง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.67 จากอัตราความเร็วในการแล่นเรือเมื่อวันที่ 2 เมษายน อันเป็นการเพิ่มอุปทานปริมาณมากให้กับตลาด ดังนั้นอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ได้เริ่มลดลงอย่างช้า ๆ จนอยู่ที่ 14,337 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 ธันวาคม ซึ่งเป็นวันแสดงการดำเนินงานวันสุดท้ายของปี การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเรือในครั้งนี้ชี้ให้เห็นสองประเด็นที่ชัดเจน กล่าวคือ โกลด์ถึงจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน และการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในปริมาณสินค้าหรือภาคอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในอุปทานของเรือจากการรีไซเคิลเรือหรือการลดความเร็วในการแล่นเรือลง สามารถส่งผลกระทบอย่างมากต่ออัตราค่าเช่าเรือรายวันได้

Supply & Demand Imbalances and Their Impact on Capesize Rates



ภาคอุปสงค์ในอนาคต ขณะนี้บริษัทฯ มีความมั่นใจมากขึ้นเกี่ยวกับสถานการณ์ในปี 2563 เมื่อเทียบกับความมั่นใจของบริษัทฯ ในช่วงเมื่อไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมาเนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางเศรษฐกิจทั่วโลกที่คลี่คลายลง กล่าวคือ ชัยชนะครั้งยิ่งใหญ่ของพรรคอนุรักษนิยมในการจัดความไม่แน่นอนของ Brexit การประกาศข้อตกลงทางการค้าเฟสแรก ระหว่างสหรัฐอเมริกา กับจีน การที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ยืนยันว่าธนาคารจะจัดสรรสภาพคล่องทางการเงินที่เพียงพอเพื่อจะทำให้แน่ใจว่าอัตราดอกเบี้ยระยะสั้นจะไม่เพิ่มขึ้น และรัฐบาลจีนได้ประกาศชัดเจนว่ารัฐบาลจะใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจมากเท่าที่จำเป็นเพื่อรักษาเศรษฐกิจของจีนให้ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ปัจจัยเล็ก ๆ ที่ทำให้สถานการณ์แย่งคือการที่ประธานาธิบดีทรัมป์ลอบสังหารนายพลสุเลมานีชายผู้มีอิทธิพลเป็นอันดับสองของอิหร่าน ส่งผลให้ความตึงเครียดทางการเมืองพลิกกลับมาใหม่

เมื่อเร็ว ๆ นี้ การระบาดของไวรัสโคโรนาในประเทศจีนได้ส่งให้บริษัทต่าง ๆ จำเป็นต้องขยายวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีนออกไปอย่างกะทันหัน ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ซึ่งคาดว่าจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติเมื่อผู้คนกลับไปทำงานตามปกติอีกครั้ง

ธนาคารกลางของสหรัฐฯ ได้ดำเนินการเช่นเดียวกับธนาคารกลางของประเทศอื่น ๆ โดยได้เริ่มผ่อนคลายนโยบายการเงินมากขึ้นโดยการลดอัตราดอกเบี้ยและขยายขนาดของงบดุล ตามการรบเร้าของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ อัตราการว่างงานและตัวชี้วัดสำคัญอื่น ๆ ทำให้สภาพเศรษฐกิจของสหรัฐฯ มั่นคง ผลที่ตามคือผู้บริโภคมีเงินสำรองสำหรับการใช้จ่ายมากขึ้น และจากการประกาศข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกกับจีน ความไม่แน่นอนที่เผชิญในปี 2561 และ ปี 2562 ดูเหมือนว่าจะจางหายไปในปี 2563

สงครามทางการค้าและภาษี ข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนจะส่งผลให้จีนเพิ่มการซื้อสินค้าจากสหรัฐอเมริกาอีกมูลค่า 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐในอีก 2 ปีข้างหน้า วัตถุประสงค์สามประเภทที่จีนสามารถนำเข้าจากสหรัฐฯ ได้อย่างง่ายดายได้แก่ ธัญพืช ถ่านหิน และน้ำมันและก๊าซ ในปี 2562 จีนนำเข้าถ่านหินปริมาณ 150.5 ล้านตันจากอินโดนีเซียซึ่งสามารถทำการขนส่งโดยใช้เวลาเพียง 6 วัน หากมีการนำเข้าถ่านหินปริมาณ 150.5 ล้านตันจากอเมริกาแทน จะต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งถึง 42 วัน หรือ คิดเป็นปริมาณตันไมล์ที่มากกว่าการนำเข้าจากอินโดนีเซียถึง 7 เท่า

มีความเข้าใจผิดมากมายเกี่ยวกับสงครามทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า มาตรการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าไม่สามารถทำลายอุปสงค์ได้ ทรายใดที่สินค้าที่ถูกคว่ำบาตรยังสามารถหาได้จากผู้ผลิตรายอื่น/ประเทศอื่น หรือถูกแทนที่ด้วยสินค้าที่มีราคาใกล้เคียงกันซึ่งมีคุณสมบัติคล้ายกัน/เหมือนกัน สิ่งที่มาตราการคว่ำบาตรและการเก็บภาษีทางการค้าทำได้คือทำให้การขนส่งสินค้าดังกล่าวลดประสิทธิภาพลง หากการเปลี่ยนผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้านำไปสู่ความแออัดของท่าเรือ การไหลของลงเรือที่ช้าลง (เมื่อเปรียบเทียบกับ ผู้ผลิต/ประเทศคู่ค้าเดิม) และการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งในแง่ตันไมล์ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่ส่งผลดีต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ประเทศญี่ปุ่น แม้จะมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี 2561 เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้ตกต่ำลงอย่างมากในปี 2562 การส่งออกของญี่ปุ่นลดลงทุก ๆ เดือนในปี 2562 และในเดือนพฤศจิกายนปี 2562 ตัวเลขการส่งออกลดลงร้อยละ 7.9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า IMF คาดการณ์ว่า GDP ของประเทศญี่ปุ่น จะมีการเติบโตร้อยละ 1.0 ในปี 2562 และ ร้อยละ 0.7 ในปี 2563 ท่ามกลางสถานการณ์ภูมิศาสตร์การเมืองเชิงบวกต่าง ๆ ผู้บริโภคยังได้รับผลกระทบเชิงลบในช่วงปลายปี 2562 เนื่องจากการประกาศขึ้นภาษีการบริโภค อย่างไรก็ดีตาม นักเศรษฐศาสตร์ไม่แน่ใจว่าการ

ขึ้นภายใต้การบริโภคจะส่งผลเสียต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภคหรือไม่ รัฐบาลญี่ปุ่นกำลังออกมาตรการกระตุ้นทางการเงินมูลค่า 2.39 แสนล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563 ข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างจีนกับสหรัฐช่วยคลายความตึงเครียดทางการค้าทั่วโลก การสนับสนุนทางการเงินภายในประเทศและอุปสงค์ของสินค้าญี่ปุ่นที่แข็งแกร่งทั่วโลกจะช่วยกระตุ้นให้มีความต้องการในสินค้าวัตถุดิบ อันจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ

สหภาพยุโรป มีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาและเป็นหนึ่งในกลุ่มส่งออกที่ใหญ่ที่สุดในโลก แม้จะเริ่มต้นปี 2562 อย่างสดใส ในช่วงที่เหลือของปีสหภาพยุโรปยังคงเห็นภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาเป็นส่วนใหญ่ นโยบายทางการเงินเชิงรุกของธนาคารกลางยุโรปได้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อผู้ฝากเงินในขณะที่ไม่สามารถเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคได้ เยอรมนีซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาค พิจารณาจากดัชนี PMI ของปี 2562 มีการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 0.6 (ซึ่งนับเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556) เศรษฐกิจได้รับการสนับสนุนจากอุปสงค์ภายในประเทศที่แข็งแกร่งและรัฐบาลยังคงมีงบประมาณทางการคลังเกินดุลที่สามารถพึ่งพาได้ หากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจยังคงแย่ต่อไป โดยรวมแล้วข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกน่าจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจที่พึ่งพาการค้าอย่างสหภาพยุโรป และนำไปสู่ความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นสำหรับการผลิตสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งจะช่วยเพิ่มความต้องการในการขนส่งทางเรือ

ประเทศจีน ตัวเลข GDP เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 ในปีงบประมาณ 2562 แม้ว่ามีข้อพิพาททางการค้ากับสหรัฐอเมริกา จีนยังคงนำเข้าถ่านหินจำนวนมหาศาล (299.7 ล้านตัน) และแร่เหล็ก (1,070 ล้านตัน) และได้สร้างสถิติใหม่อย่างต่อเนื่องสำหรับการผลิตเหล็ก (996.3 ล้านตัน) ข้อตกลงการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนน่าจะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าสินค้าเกษตรและสินค้าสำหรับผลิตพลังงานอย่างมากจากสหรัฐอเมริกา อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ประเทศสหรัฐอเมริกา สิ้นสุดปี 2562 ด้วยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มั่นคง ด้วยการคาดการณ์การเติบโตของตัวเลข GDP ที่ร้อยละ 2.3 แม้จะมีความไม่แน่นอนของนโยบายและข้อพิพาททางการค้ากับจีน ประกอบกับการสร้างงานที่แข็งแกร่งอัตราการว่างงานยังคงอยู่ที่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ การผ่อนคลายมาตรการทางเศรษฐกิจของธนาคารกลางสหรัฐน่าจะกระตุ้นให้เศรษฐกิจเติบโตในอนาคต การลงนามในข้อตกลงทางการค้าเฟสแรกระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนจะช่วยบรรเทาความตึงเครียดทางการค้าและนำไปสู่การส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์ไปยังประเทศจีนให้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ การส่งออกเหล่านี้จะเพิ่มอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางเรือ การที่ประธานาธิบดีทรัมป์ปลดปล่อยนายพลสุเลมานีส่งผลให้ความตึงเครียดทางการเมืองพลิกกลับขึ้นมาใหม่

ประเทศอินเดีย แม้ว่าจะได้รับชัยชนะในการเลือกตั้งครั้งสำคัญและคำสั่งที่ชัดเจนสำหรับนายกรัฐมนตรีนเรนทรา โมดี ในการที่จะต้องทำให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้น เศรษฐกิจของอินเดียยังคงได้รับผลกระทบจากความซบเซาและความไร้ประสิทธิภาพของรัฐบาล IMF คาดการณ์ว่า GDP ของอินเดียจะเติบโตร้อยละ 4.8 ในปี 2562 และร้อยละ 5.8 ในปี 2563 ต้นเหตุของภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของอินเดียนั้นเกิดจากการขาดความเชื่อมั่นในภาคการเงินของประเทศ การบังคับใช้กฎระเบียบและการปฏิรูปที่อ่อนแอ การพึ่งพาแหล่งเงินทุนที่ไม่ได้มาจากธนาคารสำหรับภาคธุรกิจ และการกำกับดูแลที่ไม่ดีของธนาคารของรัฐ ปริมาณการผลิตเหล็กที่แข็งแกร่งควรนำไปสู่อุปสงค์ในแร่เหล็ก ถ่านหิน และถ่านหินโค้ก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มอุปสงค์ในภาคการขนส่งสินค้าทางเรือ

ภาคอุปทานของเรือในอนาคต ของกองเรือขนส่งสินค้าเทกอง เริ่มต้นปี 2562 อุปทานเรืออยู่ที่ 840.82 ล้าน เดทเวทตัน และจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 873.43 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 8.23 ล้านเดทเวทตันได้ถูกกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 40.82 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.88 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 81.30 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 9.31 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2563 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเด็คโตะสุทธิ ร้อยละ 2.96 ในปี 2562 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแอสดี/ซูปรา/อัลตรา ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 17.70 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566) หรือประมาณร้อยละ 5.65 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2563 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผินข้อเท็จจริงที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2563 ร้อยละ 6.94 (60.62 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก และร้อยละ 10.13 (31.75 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลก มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 12.72 (111.24 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก และร้อยละ 16.11 (50.51 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลก จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2566 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกกรีไซเคิล ก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่า และไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบและสร้าง เมื่อราคาน้ำมันเฉลี่ยในขณะนั้นอยู่ที่ 19.70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง ด้วยกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่าก้ำกึ่งที่จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ สรุปว่าในปี 2563 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่บังคับใช้

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา ๆ มาดังต่อไปนี้

ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)
จำนวนเรือเฉลี่ย	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ไถ่ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 - ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแลกต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 - ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ

รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 11 ประจำปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” และบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี จำกัด (GCSA) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริหารจัดการกองเรือของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The Class NK Dry Bulk Operator of the Year ในงาน The Lloyd’s List Asia Pacific Awards 2018 และ GCSA ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal’s IBJ Awards ประจำปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล Bulk Ship Operator of the Year และ เรือซีเมนต์ของบริษัทฯ เรืออภิญญา นารี ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล “Bulk Ship of the Year”

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,183.03 ล้านบาท (ปี 2561: 4,970.12 ล้านบาท) และบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 228.49 ล้านบาท (ปี 2561: กำไรสุทธิเป็นเงิน 456.20 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 11,559.05 ล้านบาท (ปี 2561: 12,695.46 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงในระหว่างปีเป็น 25,060.55 ล้านบาท (ปี 2561: 27,836.91 ล้านบาท) การลดลงของสินทรัพย์รวมหลัก ๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในปี 2561 และปี 2562

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 219.74 ล้านบาท (ปี 2561: กำไรสุทธิจำนวน 463.70 ล้านบาท) ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.04 ล้านบาท (ปี 2561: จำนวน 5.36 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.71 ล้านบาท (ปี 2561: จำนวน 2.14 ล้านบาท) รายได้ในช่วงครึ่งปีแรกต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปี 2561 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ปริมาณการขนส่งสินค้าต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เหมืองแร่ Vale ในบราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายในออสเตรเลียและโรคไข้หวัดหมูในประเทศจีน ในปี 2562 เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อเรือลำคิดเป็น 9,622 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 11,063 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือในปี 2561 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงร้อยละ 17 เมื่อ

เปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 3 เนื่องมาจากการแข็งตัวของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐในปีก่อน เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐในปี 2562 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 10.98 วันต่อลำเรือ (อายุเฉลี่ยของกองเรืออยู่ที่ 8.3 ปีในปี 2562) โดยมีเรือ 17 ลำเข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 26 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2562 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 9.25 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 26 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 11.71 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

ณ สิ้นปี 2562 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 19 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 44,050 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 8.3 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหวั่นเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

ในปี 2562 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 9,622 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้เล็กน้อยที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2562 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 491 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,189 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,002 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 25.22 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 880 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,948 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 9,961 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 0.13 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 10,712 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.68 (เนื่องมาจากไม่มีดัชนีสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์ บริษัทฯ จึงเปรียบเทียบกับดัชนี BSI) บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายในการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีทั้งสองดังกล่าว

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ

เรือขนาดเคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 2,085 ลำ ขนาดระวางรวม 376.58 ล้านเดทเวตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 211 ลำ ขนาดระวางรวม 44.93 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 11.93 ของขนาด

ระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 162 ลำ ขนาดระวางรวม 30.17 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 8.01 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 2,316 ลำ ขนาดระวางรวม 183.43 ล้านเดทเวตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 227 ลำ ขนาดระวางรวม 18.71 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 10.20 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 409 ลำ ขนาดระวางรวม 30.55 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 16.65 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวตัน - มีเรือจำนวน 3,668 ลำ ขนาดระวางรวม 205.08 ล้านเดทเวตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 217 ลำ ขนาดระวางรวม 13.06 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 6.36 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 617 ลำ ขนาดระวางรวม 30.75 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 14.99 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เรือขนาดแฮนดี้ไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวตัน - มีเรือ 3,989 ลำ ขนาดระวางรวม 108.34 ล้านเดทเวตัน ณ สิ้นปี 2562) มีเรือจำนวน 155 ลำ ขนาดระวางรวม 4.64 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 4.28 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2566 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 801 ลำ ขนาดระวางรวม 19.76 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 18.23 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2566 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2563 - ปี 2566

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 2.72 และเฉลี่ยในห้าปีที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 29.8 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

ตลาดการระวางเป็นปัจจัยหลักในการส่งเรือไปรีไซเคิล ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรற்பิมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น การส่งมอบเรือใหม่ในปี 2562 นั้นคงที่เมื่อเทียบกับการส่งมอบเรือใหม่เฉลี่ยในช่วงทศวรรษ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่เพิ่มขนาดระวางรวม 40.82 ล้านเดทเวตัน

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2562 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.88 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.07 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห้งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ในปี 2563 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2563 น่าจะทำให้ตลาดมีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงหรือใกล้จะถึงแล้ว ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบอย่างไม่เป็นสัดส่วนต่อดัชนี BDI

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2563 IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ยกเว้นเจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรืออันจะช่วยลดมลพิษทางอากาศและปริมาณฝนกรดจากการปล่อยก๊าซเสียสู่ชั้นบรรยากาศ

ราคาน้ำมันกับผลกระทบต่อการเล่นเรือที่ช้าลง

ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่ช้าลง เมื่อมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์จำกัดค่ากำมะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำสำหรับเจ้าของเรือสูงกว่าต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงถึง 300 เหรียญสหรัฐต่อตันหรือมากกว่า เราน่าจะได้เห็น

เรือจำนวนมากแล่นเรือด้วยความเร็วที่ลดลงเพื่อลดการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่มีราคาแพง ปัจจุบันน่าจะทำให้การแล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลงกลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม นักวิเคราะห์ต่าง ๆ ได้คำนวณว่าถ้าต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดลงประมาณร้อยละ 10 อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

ผลกระทบของ IMO 2020 หลัก ๆ มีดังต่อไปนี้

- เรือเก่าต่าง ๆ ต้องประสบปัญหาไม่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต้นทุนที่สูงและต้นทุนในการเดินเรือที่สูงหรือเลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำกับเครื่องยนต์เก่าของเรือ เรือเก่าที่จะมีอายุครบ 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี ในปี 2563 จะต้องประสบปัญหาจากต้นทุนที่สูงมากไม่ว่าจะเป็นต้นทุนจากการทำการสำรวจเรือพิเศษ ต้นทุนจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ และต้นทุนจากการปฏิบัติตาม IMO 2020 ให้ทันตามกำหนด กองเรือโลกมีเรือเก่าประมาณ 69.78 ล้านดwt ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเรือประเภทเดียวกับของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ประมาณ 34.63 ล้านดwt แน่นอนว่าเรือเก่าบางลำในจำนวนนี้หรือทั้งหมดต้องถูกรีไซเคิล ส่วนเรืออื่น ๆ ก็คงจะต้องทดลอง ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และน้ำมันดีเซลกับเครื่องยนต์ที่ถูกออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง การทดลองใช้น้ำมันแบบใหม่ดังกล่าวอาจทำให้เรือเสียหรือเกิดความล่าช้าอย่างมาก ดังนั้น ลูกค้าก็อาจจะลังเลที่จะเลือกใช้เรือเก่าเหล่านั้นขนส่งสินค้าของตน
- เรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำจะแล่นได้อย่างประหยัดที่ความเร็วต่ำ เนื่องจากความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง (HSFO) กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (LSFO) นั้นอยู่ที่ 300 เหรียญสหรัฐต่อตันหรือมากกว่า ประกอบกับผลกระทบของ IMO 2020 ตามที่กล่าวข้างต้น จะส่งผลให้ภาคอุปทานหดตัวในระดับที่ทำให้ค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมาก ยังคงต้องจับตาดูว่าค่าระวางเรือจะไต่ขึ้นไปถึงระดับใดหรือจะคงอยู่ได้นานเท่าใด
- มีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1,254 ลำคิดเป็นปริมาณ 191.34 ล้านดwt ที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันโดยจำนวน 1,068 ลำคิดเป็นปริมาณ 159.51 ล้านดwt เป็นการติดตั้งบนเรือที่มีอยู่ และจำนวน 186 ลำคิดเป็นปริมาณ 31.83 ล้านดwt เป็นการติดตั้งบนเรือส่งต่อใหม่ ตามข้อมูลของ Clarksons เมื่อสิ้นปี 2562 จากจำนวนเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกทั้งหมด 12,868 ลำ หรือปริมาณ 954.77 ล้านดwt รวมเรือส่งต่อใหม่จนถึงสิ้นปี 2566 ปริมาณ 191.34 ล้านดwt หรือคิดเป็นร้อยละ 20.04 สำหรับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจะมีการปล่อยน้ำเสียที่อาจมีการปนเปื้อนจากการสกัดกำมะถัน ในโตรเจน และของเสียอื่น ๆ ออกและทิ้งลงสู่ทะเลและมหาสมุทร จึงเป็นการเปลี่ยนจากการปล่อยของเสียออกสู่อากาศเป็นการปล่อยของเสียลงทะเลแทน
- คำถามคือบริษัทกลั่นน้ำมันรายใหญ่ของโลกจะผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเพื่อรองรับเจ้าของเรือส่วนน้อยหรือไม่และหากผลิตบริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นจะต้องจัดหาและแยกโรงกลั่น บ่อเก็บ ท่อส่ง และพาหนะขนส่ง (เรือทอจแบน/เรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อรองรับเจ้าของเรือที่เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง เมื่อคำนึงต้นทุนต่อประโยชน์ที่ได้แล้วนั้น บริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นอาจจะพิจารณากำหนดราคา

น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงไม่ต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และอาจจะสูงกว่าเล็กน้อยด้วยซ้ำ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2563

- เรือที่มีแผนหรือกำลังจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ กล่าวคือ การห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (open loop) ในขณะที่เทียบท่า การตรวจวัดแก๊สเสียที่ปล่อยออกมาอย่างเข้มงวดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันที่ใช้ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานในการตรวจวัดแต่อย่างใด สามารถปล่อยกำมะถันออกสู่ชั้นบรรยากาศได้น้อยที่สุดรวมถึงไม่ก่กร้อนระบบท่อไอเสีย และท่อไอเสียส่วนท้าย (Hydrex.com ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญได้นำระบุนำจะมีการออกกฎควบคุมเรื่องท่อไอเสียได้นำของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน) การติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่เพื่อสร้างแรงดันน้ำในระบบของเครื่องดักจับเขม่าควันทำให้ต้องใช้เครื่องทำไฟฟ้าถึงสองเครื่องในระหว่างที่อยู่ในทะเลแทนที่จะใช้เพียงแค่หนึ่งเครื่องตามปกติ อะไหล่ การซ่อมแซม และการบำรุงรักษาของระบบเครื่องดักจับเขม่าควัน รวมไปถึงแรงงานที่ต้องใช้ในการดูแลเครื่องดักจับเขม่าควันดังกล่าว รวมไปถึงเหตุการณ์ที่การทำงานของระบบเครื่องดักจับเขม่าควันล้มเหลวเมื่อเดือนกันยายน 2561 เป็นต้น
- เรือที่จะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจำนวนมากจะต้องเข้าอยู่แห่งเพื่อทำการติดตั้งเพื่อให้สามารถทำตามกฎเรื่องการปล่อยของเสียของ IMO 2020 ซึ่งปัจจุบันนี้เองมีส่วนช่วยในการทำให้จำนวนเรือในตลาดลดลง มีหลากหลายรายงานระบุว่าปัจจัยดังกล่าวจะช่วยลดตัวเลขภาคอุปทานโดยรวมของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเลกองลงถึงร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2563 การลดลงของภาคอุปทานดังกล่าวจะเป็นปัจจัยที่จะช่วยให้ตลาดค่าระวางเรือดีขึ้น
- สำหรับเจ้าของเรือต่าง ๆ ที่เลือกทางที่ดูสมเหตุสมผลในการที่จะไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันและเลือกที่จะเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำแทน จะต้องกังวลว่าจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำเพียงพอต่อความต้องการหรือไม่ รวมถึงการเข้าถึงได้ของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำต่างประเทศที่นำมาผสมเข้าด้วยกัน การทำความสะอาดถังน้ำมันโดยการเก็บน้ำมัน MGO เพียงเล็กน้อยไว้ในถังน้ำมันที่ว่างเพื่อใช้ในการกำจัดเศษน้ำมันที่ตกค้างของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง และเตรียมการ โดยทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562) ลงในถังน้ำมันที่ว่างอยู่ รวมไปถึงการมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเพื่อให้คนประจำเรือทราบถึงการจัดเก็บ การรับ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เป็นต้น
- เมื่อถึงจุดหนึ่ง การทิ้งของเสียหรือน้ำเสียที่มีกำมะถันปนเปื้อนจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดสู่มหาสมุทรจะกลับมาหลอกหลอนเราเนื่องจากเรือดังกล่าวจะถูกห้ามทิ้งน้ำเสียที่เป็นพิษลงสู่มหาสมุทร/ทะเลสิงคโปร์ จีน รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ตั้งแต่ยุโรปถึงสหรัฐฯ และจากเอเชียถึงตะวันออกกลาง ได้ห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในเขตน่านน้ำของตนแล้วไม่ว่าอีกนานแค่ไหนกว่าเราจะตระหนักได้ว่าเป็นเรื่องที่ดีที่สุดในการที่จะห้ามการทิ้งน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดไม่ว่าในพื้นที่ใดของมหาสมุทร/ทะเล เหมือนกับการประกาศให้พื้นที่ส่วนเล็ก ๆ บางส่วนของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนพื้นน้ำบางส่วนของบางประเทศหรือบางท่าเรือ) เป็นพื้นที่ปลอดนุหรืในขณะที่ส่วนอื่น ๆ ของเครื่องบิน (เปรียบเสมือนมหาสมุทร/ทะเล) สามารถสูบนุหรืได้ และเราก็ได้รู้ว่บทศุคท้ายจะลงเอยอย่างไร!

กลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition

บริษัท เป็นสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร Getting to Zero Coalition ซึ่งกลุ่มพันธมิตรดังกล่าวมีจำนวนมากกว่า 90 แห่งในภาคพาณิชย์avi พลังงาน โครงสร้างพื้นฐาน และการเงิน โดยมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการใช้เรือพาณิชย์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทจะช่วยสร้างอนาคตของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในอนาคตโดยประเมินแหล่งพลังงานที่มีการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์และห่วงโซ่อุปทาน เทคโนโลยีด้านเครื่องยนต์และด้านความปลอดภัย แม้ว่าแหล่งพลังงานทางเลือกส่วนใหญ่จะอยู่ในขั้นตอนการวิจัย แต่นวัตกรรมที่แข็งแกร่งที่สุดในปัจจุบันก็คือพลังงานชีวมวล (เชื้อเพลิงชีวภาพ, ก๊าซชีวภาพ) เชื้อเพลิงที่มีไฮโดรเจนเป็นพื้นฐาน (แอมโมเนีย) เชื้อเพลิงฟอสซิลสังเคราะห์ (อีเมทานอล, อีมีเทน) เชื้อเพลิงที่ได้มาจากชีวมวล โดยทั่วไปถูกอธิบายว่า “เป็นศูนย์” เพราะถึงแม้ว่าการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงชีวมวลจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การผลิตของก๊าซชีวมวลได้นำก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกจากชั้นบรรยากาศในปริมาณที่เท่ากับเชื้อเพลิงที่มีไฮโดรเจนเป็นพื้นฐาน สามารถถือได้ว่าการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์และใช้ อย่างไรก็ตาม แหล่งที่มาในเชิงพาณิชย์ส่วนใหญ่ของเชื้อเพลิงที่ใช้ไฮโดรเจนมีการปล่อยคาร์บอนในระหว่างการผลิต เชื้อเพลิงฟอสซิลสังเคราะห์มีการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์และมีอนาคตที่สดใส อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มที่จะใช้เวลานานกว่าที่จะพร้อมใช้งานในเชิงพาณิชย์ ด้วยข้อจำกัดทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ และไฟฟ้าขับเคลื่อนมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นแหล่งพลังงานเสริมแทนที่จะกลายเป็นแหล่งพลังงานหลักสำหรับเรือขนาดใหญ่ที่แล่นในมหาสมุทร ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มีศักยภาพที่จะได้รับการพิจารณาให้เป็นพลังงานทางเลือกที่มีความสะอาดขณะเผาไหม้ แทบจะไม่มีก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) และมีไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ในปริมาณต่ำมาก และเมื่อเทียบกับน้ำมันเตาจะมีการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกือบร้อยละ 30 อย่างไรก็ตาม ก๊าซธรรมชาติเหลวส่วนใหญ่ประกอบด้วยมีเทน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณมาก และเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ก๊าซธรรมชาติเหลวจากมาตรการ “Well to Wake” มีส่วนในการรั่วไหลของก๊าซมีเทนหรือถูกเรียกว่า “Methane Slip” คาดกันว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนทำให้โลกร้อนขึ้น 30 เท่าในระยะเวลา 12 ปีที่ผ่านมาในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต้องใช้เวลาถึงหนึ่งร้อยปี ดังนั้นจนกว่าจะพบวิธีแก้ปัญหารั่วไหลของมีเทนหรือทำให้การรั่วไหลของมีเทนลดลงในขั้นตอนการผลิต ก๊าซธรรมชาติเหลวจะไม่สามารถเป็นตัวเลือกของพลังงานที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

หลักฐานของการพิจารณาข้างต้นถูกรายงานในวันที่ 16 มกราคม 2563 โดย Lloyd’s List ทั้งนี้ Lloyd’s Register บริษัท Samsung Heavy Industries, MISC และ MAN Energy Solutions ได้ประกาศว่าจะร่วมกันพัฒนาโครงการเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียในการขับเคลื่อน การศึกษาถึงอันตรายสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันที่ใช้เชื้อเพลิงแอมโมเนียในการขับเคลื่อนจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน โดยหวังว่าจะได้รับการรับรองตามข้อกำหนดในปี 2564 และจะสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ในปี 2567

คำมั่นของบริษัท ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมนำไปสู่การเปิดตัวเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” และคาดว่าเมื่อมีการเปิดตัวเรือรุ่นใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและปลอดภัยกว่า เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้งาน แน่นอนว่าเรือเหล่านั้นจะเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของกองเรือของบริษัท

ภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจก (GHG) และกฎเกณฑ์ IMO

การรับรู้ถึงผลกระทบที่เป็นอันตรายจากภาวะโลกร้อน ก๊าซเรือนกระจกและมลพิษจากซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ได้สูงถึงระดับที่ไม่เคยเป็นมาก่อนและการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นสิ่งสำคัญยิ่งกว่าเดิม องค์การต่าง ๆ ทั่วโลกได้หันมาตระหนักถึงสภาพแวดล้อมมากขึ้นกว่าเดิม และธุรกิจการขนส่งสินค้าก็ไม่ได้เป็นข้อยกเว้น IMO ได้ดำเนินการในเชิงบวกในเรื่องนี้ โดยบังคับใช้กฎเกณฑ์ที่มีผลผูกพันตามกฎหมายหลายประการ เพื่อนำมาใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่ง นอกเหนือจากการควบคุมการปล่อยมลพิษในบางพื้นที่ซึ่งกำหนดให้เรือเผาเชื้อเพลิงซึ่งมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ใหม่จะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2563 ซึ่งจะส่งผลให้การเผาไหม้เชื้อเพลิงและหม้อน้ำในการเดินเรือทั่วโลกมีค่ากำมะถันในการปล่อยกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 ความพร้อมใช้งานและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ หรือเชื้อเพลิงที่สอดคล้องกับมาตรฐาน เป็นหนึ่งในความท้าทายที่อุตสาหกรรมต้องเผชิญนับตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ นอกจากความท้าทายทั้งในเชิงเทคนิคและด้านการเงิน ยังคงมีข้อสงสัยว่าเป็นทางออกที่เหมาะสมจริงหรือไม่ เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันถูกออกแบบมาเพื่อจัดการปล่อยมลพิษจากกำมะถันขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศแต่ปล่อยมลพิษลงสู่ทะเลแทน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืนในระยะยาว และได้เลือกใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันตามมาตรฐานในการดำเนินงาน กองเรือของบริษัทฯ ได้มีการเตรียมการสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันตามมาตรฐานโดยการล้างถังน้ำมัน แบ่งถังน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ให้เป็นถังเล็กๆ หลายถังเพื่อป้องกันการผสมกันของน้ำมัน ใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมและจัดให้มีการปฐมนิเทศ และฝึกอบรมงานสำหรับลูกเรือเพื่อตอบสนองความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายนปี 2561 IMO ได้มีมติลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซดังกล่าวในปี 2551 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ เช่นเดียวกับการตรวจสอบ การรายงานและการตรวจสอบกฎการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของสหภาพยุโรป (EU MRV) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการในสหภาพยุโรป ในขณะที่ IMO ได้มีมติบังคับใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวนับตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2562 สำหรับเรือทุกลำ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในระบบการเก็บข้อมูลการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) กฎเกณฑ์ข้างต้นกำหนดให้เรือทั่วโลกต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีไปยัง IMO ผ่านทางหน่วยงานที่รับผิดชอบในประเทศที่เรือชักธง นอกจากนี้ ยังได้กำหนดให้มีการปรับปรุงการพัฒนาระบบบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) และให้มีการรับรองจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในประเทศที่เรือชักธง หรือจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ระบบนี้คาดว่าจะสร้างข้อมูลที่เชื่อถือได้เพื่อตรวจสอบและประเมินความก้าวหน้าของความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เรือของบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารการใช้พลังงานของเรือตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2556 เรือทุกลำได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด EU MRV และ IMO DCS และบริษัทฯ ได้วางแผนเพื่อให้เรือทุกลำรายงานการรวบรวมข้อมูลการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับในประเทศที่เรือชักธง เพื่อดำเนินการตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้รับมาตรฐาน ISO 14001:2015 โดยมาตรฐาน ISO 14001:2015 เป็นตัวกำหนดแนวทางแบบองค์รวมและกลยุทธ์ในข้อกำหนดการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ รวมทั้งแผนการดำเนินงานและ

การปฏิบัติ และเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทฯ จะดำเนินการไปในลักษณะที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนนับตั้งแต่ปี 2557 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในคำมั่นสัญญาของบริษัทฯ ที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้เก็บข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อย่างต่อเนื่องจากการเผาเชื้อเพลิงฟอสซิลในเครื่องยนต์และหม้อไอน้ำ ความเข้มข้นของคาร์บอนเฉลี่ยในการขนส่ง ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน โดยเฉลี่ย เมื่อวัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์ทะเล มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เฉลี่ยอยู่ที่ 50 กรัม ในปี 2557 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาตัวเลขนี้ได้มีการพัฒนาขึ้น โดยตัวเลขในปีนี้มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 14 กรัม ตัวเลขนี้คือค่าเฉลี่ยของกองเรือและบริษัทฯ ได้ดำเนินการ โดยเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณ 7 ถึง 10 กรัม ต่อตัน-ไมล์ทะเล! การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการดำเนินการเป็นผลมาจากหลายปัจจัยการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการ ปัจจัยที่สำคัญได้แก่ การปรับปรุงแผนการเดินทางเรือโดยลดระยะเวลาวิ่งเรือเปล่าและการจอดรอที่ท่าเรือ รักษาความเร็วในการเล่นเรือให้มีประสิทธิภาพเพื่อเรือจะเดินทางตรงตามตารางเวลา พิจารณาถึงสภาพอากาศในเส้นทางที่จะเดินเรือเพื่อใช้ประโยชน์จากกระแสน้ำในมหาสมุทรและเดินเรือในเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศที่เลวร้าย เล่นเรือด้วยความเร็วที่มีประสิทธิภาพและเล่นเรือด้วยความเร็วที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเมื่อทำได้ รักษาระดับการทรงตัวของเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ บำรุงรักษาตัวเรือด้านนอกที่อยู่ใต้น้ำและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สะอาดเพื่อลดการสูญเสียเนื่องจากแรงเสียดทานกับน้ำให้อยู่ในระดับต่ำสุด ใช้การเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเฟรียง) ซึ่งทำให้แน่ใจว่าตัวเรื่อนั้นอยู่ในสภาพที่สะอาด หลีกเลี่ยงการใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและอุปกรณ์การเผาไหม้เชื้อเพลิงอื่น ๆ ให้อยู่ในสถานะที่มีประสิทธิภาพและกำจัดกากของเสียที่เกิดขึ้นจากขั้นตอนการทำให้เชื้อเพลิงบริสุทธิ์ผ่านหน่วยงานจัดการที่ท่าเรือแม้จะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าการใช้เตาเผาบนเรือ

อุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง

เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิงเช่น อุปกรณ์ Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins นอกจากนี้ เรือที่มีอายุมากกว่าและเรือที่มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงน้อยกว่าในกองเรือได้ถูกแทนที่ในช่วงปี 2556 - ปี 2560 โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ก็สามารถมีการดำเนินการที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ได้โดยลดการใช้เชื้อเพลิงในตัวเรือ ลดความสว่างของสัญญาณไฟเตือนควบคุมระบบอิเล็กทรอนิกส์ของเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพ และใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมรุ่นใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีประสิทธิภาพมากและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการเดินเรือได้ถึงร้อยละ 50 ต่อเที่ยวเมื่อเทียบกับเรือเก่าในกองเรือ หากเปรียบเทียบโดยวัดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตันของเรือที่บรรทุกสินค้า ปริมาณการปล่อยก๊าซที่บันทึกได้ในปี 2561 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับปริมาณในปี 2551 บริษัทฯ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงอย่างมาก และคาดว่าจะปรับปรุงต่อไป โดยการลดระยะเวลาวิ่งเรือเปล่าและการจอดรอที่ท่าเรือ ระวังสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเล่นเรือด้วยความเร็วที่ช้าลง

สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ

ในปัจจุบันบริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทยacht มีลักษณะเป็นบริษัทเล็ก ๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่น ๆ นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่ปรับปรุงกองเรือให้เป็นเรือใหม่ที่มีอายุน้อย มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ดีขึ้น และเป็นเรือที่ประหยัดน้ำมันกว่าช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป โดยเฉพาะในภาวะที่ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมีราคาสูงตามกฎเกณฑ์ IMO2020

งาน PSL Maritime Day Run ประจำปี

บริษัทฯ เชื่อว่าสุขภาพของพนักงานของเราเป็นหนึ่งในสิ่งที่สำคัญที่สุดของเรา ค่ารักษาพยาบาลทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากเกินร้อยละ 5 ต่อปีในอนาคตอันใกล้ โดยสาเหตุหลักมาจากวิถีชีวิตประจำวันและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรผู้สูงอายุในโลก เป็นที่ทราบดีว่าการวิ่งหรือการเดินเร็วเป็นการออกกำลังกายที่มีประโยชน์ ผู้ที่วิ่งเป็นประจำกล่าวว่ามันนอกเหนือจากประโยชน์ด้านสุขภาพกายแล้วกิจกรรมนี้ยังช่วยยกระดับอารมณ์และวิญญาณของผู้คนเนื่องจากการปล่อยสารเอ็นดอร์ฟิน ซึ่งช่วยลดความเครียดและช่วยจัดการความรู้สึกด้านลบ เช่น ความโกรธและความหุนหัน การตั้งเป้าว่าจะพิชิตเป้าหมายในการวิ่งให้ได้ระยะทางมากขึ้นก่อให้เกิดแรงจูงใจ วินัยและรู้สึกถึงความสำเร็จของตนเอง นอกจากนี้ยังเชื่อว่าการวิ่งจะช่วยเพิ่มพลังงานและความคิดสร้างสรรค์ อันเป็นผลตามธรรมชาติของความสงบสุข การนอนหลับที่เพียงพอ และการทานอาหารเพื่อสุขภาพ เป็นระยะเวลาหลายปีที่บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนการวิ่งและเดินเร็ว ณ สวนลุมพินีซึ่งเป็นพื้นที่ที่สะดวกต่อการดำเนินการ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง งาน PSL Maritime Day Run ประจำปี ของบริษัทฯ ได้มีขึ้นกว่าสิบปีที่แล้ว อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความจำเป็นที่จะต้องจัดการจัดงานในช่วงสามปีที่ผ่านมาเนื่องจากสวนลุมพินีได้มีการปรับปรุงและติดกิจกรรมอื่น ๆ แต่บริษัทฯ คาดว่าน่าจะกลับมาจัดกิจกรรมยอดนิยมประจำปีขึ้นอีกครั้งในไม่ช้า

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัทฯ ในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายจำนวนมากสำหรับการเข้าอู่แห้งและการสำรวจได้ทอ้งเรือ ค่าใช้จ่ายบางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งตามรอบปกติ ในขณะที่บางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งเพื่อทำการปรับเปลี่ยนรูปแบบถังน้ำมัน (โดยการแบ่งถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้กลายเป็นถังน้ำมันขนาดเล็ก) ซึ่งเป็นการเตรียมตัวเพื่อรองรับกฎเกณฑ์การบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งบังคับใช้ในเดือนมกราคมปี 2563 หรือเพื่อทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เช่นเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือเหล่านี้ระหว่างซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมเครื่องยนต์ของเรือจักรใหญ่และเครื่องยนต์ของเครื่องผลิตไฟฟ้าให้รองรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำหลังจากที่กฎเกณฑ์ใหม่มีผลใช้บังคับในเดือนมกราคมปี 2563 คาดว่าบริษัทฯ จะยังคงมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวในปี 2563 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ยังคงที่โดยไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มมาตรฐานของการฝึกอบรมคนประจำเรือสำหรับตำแหน่งอาวุโสที่ต้องปฏิบัติงานด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่าง ๆ บนเรือ บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากมีประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดี และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs

ระหว่างประเทศนั้น ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมเพียงเล็กน้อยและมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางซบเซาเช่นนี้ได้

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) นอกเหนือจากเขตควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งกำหนดให้เรือจำเป็นต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 และกฎเกณฑ์ใหม่ได้มีการบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจำกัดค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่ให้เกินร้อยละ 0.5 เพื่อใช้ในเครื่องยนต์และหม้อไอน้ำของเรือ เรือทั้งหมดของบริษัทฯ ได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงสำเร็จภายในปลายปี 2562 โดยการทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือและใช้งานเครื่องยนต์ / หม้อไอน้ำด้วยเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 (หรือที่รู้จักกันในชื่อเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์) คาดการณ์ว่าจนถึงกลางปี 2563 ความท้าทายเนื่องจากความไม่แน่นอนในความเพียงพอและราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความท้าทายในการดำเนินการของเรือทั่วโลก อีกทางเลือกหนึ่งคือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือซึ่งนอกจากจะเป็นความท้าทายทั้งในทางเทคนิคและทางการเงินสำหรับเจ้าของเรือต่าง ๆ ยังคงมีความกังวลว่าเป็นทางออกที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากการลดการปล่อยของเสียสู่ชั้นบรรยากาศแต่กลับปล่อยของเสียลงสู่ทะเลแทน หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนนับแต่วันที่มี 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2562 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 21 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 27 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG และ IMO โดยบริษัทฯ จะทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG / IMO สำหรับเรือจำนวนที่เหลือก่อนถึงวันที่กำหนดของ USCG / IMO จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่าง ๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้

เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 และส่งผลให้ MLC 2006 มีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้แทนที่ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance “SOC”) ที่ได้เคยออกมาให้แก่เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเรือสากลภายใต้ธงไทยเนื่องจากการขจัดความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศ

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่าง ๆ ที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่น ๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง (กฎข้อ 2.5) นอกจากนี้ ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ (กฎข้อ 4.2) ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกใบรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการ “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่าง ๆ มีการคาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้น่าจะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของที่เดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (การเฝ้าดู (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป เช่นเดียวกัน IMO กำหนดให้เรือทุกลำดำเนินการติดตั้งระบบรวบรวมข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (DSC) ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2562 ซึ่งจะบังคับให้เรือต้องรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกรายปีไปยัง IMO ผ่านทางรัฐเจ้าของธง นอกจากนี้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และให้มีการรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ในเดือนเมษายนปี 2561 องค์การทางทะเล

ระหว่างประเทศได้มีมติในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณที่ปล่อยในปี 2551 กฎระเบียบต่าง ๆ เหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้มีการรับมือกฎระเบียบต่าง ๆ เหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้เรือทุกลำรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognised Organisation (RO)) ที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมปี 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีตัวเรือที่สะอาดอยู่เสมอ (โดยการใช้น้ำมันป้องกันเพรียงและมีการทำความสะอาดตัวเรือเมื่อจำเป็น) จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ลดลงยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์อย่างเหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อย ก๊าซในโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอโรคาร์บอน จากเรือต่าง ๆ ข้อบังคับต่าง ๆ เหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ

เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2015 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2556 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคมปี 2563 กฎเกณฑ์ของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่แล่นในน่านน้ำสหภาพยุโรป โดยเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Inventory of Hazardous Material (IHM)) ซึ่งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์นี้คาดว่าจะใช้เวลานานและมีต้นทุนสูง บริษัทฯ ได้เตรียมตัวในเรื่องนี้โดยการส่งพนักงานอาวุโสทางด้านเทคนิคเข้าอบรมการจัดการกับสินค้าอันตรายซึ่งจัดโดยสมาคมจัดชั้นเรือเพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตรายและนำมาปฏิบัติใช้สำหรับเรือทุกลำของบริษัทฯ เมื่อจบหลักสูตรและได้รับวุฒิการศึกษาที่จำเป็นจากสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือ การตรวจสอบ / วิเคราะห์วัสดุ / การรวบรวมข้อมูลจะเริ่มขึ้น และส่งผลที่ได้ไปยังสมาคมการจัดลำดับชั้นเรือที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับการรับรองว่าได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย จนถึงตอนนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรอง

มาตรฐาน IHM สำหรับเรือ 15 ลำและกำลังจะได้รับการรับรองสำหรับเรืออีก 9 ลำ บริษัทฯ คาดว่าเรือทุกลำจะได้รับการรับรองก่อนถึงกำหนดเวลาของสหภาพยุโรปในสิ้นปี 2563

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) อาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งในอนาคต ซึ่งสาเหตุเกิดมาจากภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กล่าวคือ เรือซัคซง สหรัฐฯ ชื่อ El Faro กับคนประจำเรือจำนวน 33 คนได้ล่มในบาฮามาสเมื่อเดือนตุลาคมปี 2558 ในขณะที่พยายามจะฝ่าพายุเฮอริเคน Joaquin รายงานการสอบสวนโดยละเอียดจาก USCG ซึ่งตีพิมพ์ในเดือนกันยายนปี 2560 ได้แสดงให้เห็นข้อผิดพลาดหลายประการ โดยสาเหตุหลักมาจากกัปตันเรือและรวมถึง 36 ข้อแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัย และได้พยายามแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา SOLAS ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

จากการที่น้ำแข็งขั้วโลกกำลังละลายเนื่องจากภาวะโลกร้อนและมีการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือแถบขั้วโลกเหนือ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 IMO ได้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) ซึ่งมีการแก้ไขในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อให้ใช้บังคับทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) อนุสัญญานี้เน้นที่ความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและผู้โดยสารที่อยู่บนเรือซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมแถบขั้วโลกที่รุนแรงและยังรวมไปถึงกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันการปล่อยน้ำมัน สารพิษที่เป็นของเหลวในสินค้า สิ่งปฏิกูลและขยะ มีการคาดการณ์ว่าจะมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำตามมา

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center) ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ปี 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2562 ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้ปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือให้ทันสมัยที่สุด การปรับปรุงครั้งนี้ส่งผลให้มีการปรับปรุงเครื่องฉายภาพทั้งหมดแผงหน้าปัด แผงควบคุม และระบบปฏิบัติการตามความต้องการของกองเรือ การปรับปรุงนี้เป็นไปในระยะเวลาที่กำหนดและคาดว่าจะการปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือจะแล้วเสร็จและจะสามารถใช้ดำเนินการฝึกได้ในอีกไม่ช้า

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายนปี 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม The Manila

Amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่าง ๆ มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก The Manila Amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนได้รับการฝึกและมีใบรับรองตามที่กำหนดไว้ก่อนวันที่อนุญาตนี้จะถูกบังคับใช้

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวิดีโอ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามทันกับการพัฒนาด้านการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่จะได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซิลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้า

โดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้เชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้น โดยทำการสอนอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต้องเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด นักเดินเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ

บริษัทฯ มั่นใจว่านักเดินเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยนักเดินเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง นอกจากนั้น นักเดินเรือดังกล่าวยังได้รับการฝึกอบรมจากบริษัทผลิตอุปกรณ์ ECDIS อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองอย่างเดียวยังไม่ทำให้นักเดินเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว นักเดินเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่แมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวกลายสภาพเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสภาพเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่บ็อกไซต์เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์กลายสภาพเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือ โดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรือการขนส่งสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

มีการออกแบบจำลองต่าง ๆ สำหรับเรือขนาดเล็กเพื่อที่จะจัดหรือลดการใช้มนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการใช้แรงงานเครื่องจักรบางรายมองว่าในอีกประมาณยี่สิบปีข้างหน้า เรือจะแล่นด้วยเครื่องจักรทั้งหมดโดยปราศจากมนุษย์บนเรือโดยแล่นด้วยระบบเซ็นเซอร์ ระบบดิจิทัลอัจฉริยะและเทคโนโลยีอื่น ๆ ซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีบนบกซึ่งจะช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของคนบนเรือทั้งหมดลงไปได้ แม้ว่าในตอนแรกแนวคิดเรื่องเรืออัตโนมัติเหมือนว่าไม่สามารถเป็นจริงได้ แต่ได้มีบางขั้นตอนที่เกิดขึ้นชัดเจน

แล้วในปี 2560 ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมและหน่วยงานกำกับดูแล โดยในเดือนพฤษภาคม 2560 บริษัท Yara และ Kongsberg ได้เปิดตัวเรือคอนเทนเนอร์อัตโนมัติชื่อ Yara Birkeland โดยมีกำหนดปล่อยลงน้ำในปีนี้และจะเริ่มเดินเรือภายในปี 2563 ในเดือนตุลาคม บริษัทโรลส์รอยซ์ร่วมกับบริษัทุกิลเปิดตัวซอฟต์แวร์ Augmented Reality เพื่อใช้กับการควบคุมระยะไกลสำหรับเรืออัตโนมัติ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลของ IMO ยังได้ตกลงที่จะเริ่มกำหนดกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศใหม่ในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรืออัตโนมัติ เนื่องจากไม่มีคนประจำเรือรับผิดชอบบนเรือซึ่งจะทำให้เกิดประเด็นทางกฎหมายต่าง ๆ มากมาย อย่างไรก็ตามมีการกล่าวว่า “อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากข้อผิดพลาดของมนุษย์แต่ไม่เคยมีการนับจำนวนอุบัติเหตุที่หลีกเลี่ยงได้โดยมนุษย์ การปลดคนออกจากเรือโดยเข้าหาสิ่งใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จัก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งสินค้าทางเรือจำเป็นต้องติดตามความคืบหน้าในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด”

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานเหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมาก International Maritime Bureau รายงานว่าในปี 2562 มีรายงานเหตุการณ์ภัยจากโจรสลัดลดลงเป็น 162 ครั้ง (จากจำนวน 201 ครั้ง ในปี 2561) ในพื้นที่ที่เคยมีความเสี่ยงสูงบริเวณอ่าวเอเดนและแถบโซมาเลีย ไม่มีรายงานการปล้นเรือแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามเรือทุกลำของบริษัทฯ ได้แล่นห่างจากชายฝั่งโซมาเลียอย่างน้อย 250 ไมล์ทะเล ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP4 อย่างเคร่งครัดและจัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านอ่าวเอเดน บริเวณเหล่านี้ยังคงจัดเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง (สำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศได้รายงานว่โจรสลัดโซมาเลียยังคงสามารถโจมตีเรือได้)

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้น้อยลง

อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 เหตุการณ์การถูกโจมตีโดยโจรสลัดยังคงเพิ่มขึ้นแถบอ่าวกินี โดยเฉพาะชายฝั่งไนจีเรีย และชายฝั่งตั้งแต่ ไอวอรี โคสต์ จนถึงคองโก ซึ่งมีรายงานถึงการปล้นเรือ 4 ครั้ง และการโจมตี 23 ครั้ง โดยมีการลักพาตัวคนประจำเรือ 121 คนเพื่อเรียกเงินค่าไถ่ อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณเหล่านี้กับพื้นที่บริเวณโซมาเลียมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยกำจัดการภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้ อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนลดลงเล็กน้อยแถบ โดยมีรายงานการโจมตี 53 ครั้ง ซึ่งมากกว่าครึ่งของจำนวนดังกล่าวเกิดขึ้นในน่านน้ำอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าการเพิ่มการลาดตระเวนของกองทัพเรือได้ช่วยให้การโจมตีลดลงในแถบประเทศฟิลิปปินส์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์

ในขณะที่เรารู้ใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ได้กลายเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจเพื่อควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ โดยถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหิบบกมาพูดคุยเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ กำลังประเมินภัยคุกคามนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัยเพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและคาดว่าจะมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่าง ๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่าง ๆ เนื่องจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่าง ๆ มาใช้บนเรือ และการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์

แม้ว่าความเสี่ยงทางไซเบอร์จะเห็นชัดมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงดังกล่าวยังคงมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าการโจมตีทางไซเบอร์สามารถสร้างความเสียหายทางการเงินอย่างมหาศาล กล่าวกันว่าอาจมากกว่าภัยพิบัติทางธรรมชาติและมูลค่าโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม

ประเด็นหลักของอุตสาหกรรมจะอยู่ที่ความสามารถในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ต่าง ๆ ที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี 2560 IMO ได้รับรองมติ MSC.428(98) ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ของระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัย โดยมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป มาตรการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการดำเนินการและบริษัทฯ หวังว่าจะดำเนินการตามมาตรการได้ก่อนวันที่กำหนด

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทดสอบเพื่อหาช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบโดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register สมาชิกระดับสูงของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค โดยการทดสอบดังกล่าวจะดำเนินการทั้งในสำนักงานและโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีบนเรือ

- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน และกำหนดให้สามารถเข้าเว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้นบนเรือ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- กรณีที่ถกเถียงกันเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวนี้ไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง
- อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการจะใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และเพื่อบรรลุเป้าหมายบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการหาวิธีต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ ในปี 2562 เราได้เปลี่ยนวิธีการดำเนินงานของ Chartering และ Postfix ให้อยู่ในรูปแบบของ Cloud Based บนระบบ IMOS ด้วยคุณสมบัติขั้นสูงล่าสุดซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความน่าเชื่อถือและการตรวจสอบประสิทธิภาพสูง เพื่อแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาที่บริษัทฯ ได้ให้ไว้กับลูกค้าของเรา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเป็นอย่างมากเพราะถือเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้พนักงานและนักเดินเรือได้เพิ่มความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ลงทุนเงินก้อนใหญ่ในการปรับปรุงห้องฝึกจำลองการเดินเรือในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ขณะนี้ห้องฝึกจำลองการเดินเรือได้ถูกติดตั้งเครื่องฉายภาพเลเซอร์เทคโนโลยีระดับสูงและซอฟต์แวร์รุ่นล่าสุดและเรือรุ่นที่พัฒนาแล้วของกองเรือของบริษัทฯ โครงการนี้คาดว่าจะแล้วเสร็จในสัปดาห์ที่สองของเดือนกุมภาพันธ์ปี 2563 และระบบนี้จะทำให้กัปตันเรือและต้นหนเรือได้รับความรู้สึกเสมือนจริงในการจัดการการนำทางของเรือในเรือที่พวกเขาจะต้องออกไปปฏิบัติหน้าที่

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงการดำเนินงานของ Chartering และการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้อยู่ในรูปแบบของ Cloud Based ซึ่งเป็นระบบการทำงานที่กว้างขึ้นพร้อมกับระบบการรักษาความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก รูปแบบ

ดังกล่าวนี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดกรอบดิจิทัลรูปแบบใหม่ของคำถามที่ว่าเราสามารถหรือจะสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่สัญญาที่แตกต่างกันในอนาคตได้อย่างไร

1.2 วิสัยทัศน์ และพันธกิจของบริษัทฯ และค่านิยม

วิสัยทัศน์ และพันธกิจของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ นวัตกรรม

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ (ตั้งแต่ ปี 2560 ถึงปี 2562)

ปี 2560

- รายงานการเลิกบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2560 บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด (Precious Shipping (Mauritius) Limited) บริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศเมอริเชียส (“บริษัทย่อย”) ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด (Precious Shipping (Mauritius) Limited)
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	10,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 10,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยที่ได้ชำระบัญชี
เหตุผลของการชำระบัญชี	ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
ผลกระทบจากการชำระบัญชี	ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

- การแต่งตั้งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 บริษัทฯ อ้างถึงการพ้นจากตำแหน่งกรรมการเนื่องจากการเกษียณอายุของนาย สุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และการแต่งตั้งนางลิน เชน คีอ็อก เป็นกรรมการอิสระ โดยที่ประชุมสามัญประจำปี ผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 ซึ่งจัดขึ้นในวันอังคารที่ 4 เมษายน 2560 เวลา 14.00 น. ณ ห้องบุษราคัม โรงแรม อวานี เอเทรียม เลขที่ 1880 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ประเทศไทย

บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ทราบถึงการแต่งตั้งดังต่อไปนี้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ
บริษัทฯ ครั้งที่ 2 ณ โรงแรมอวานี เอเทรียม เวลา 16.00 น. ซึ่งได้จัดประชุมขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 4 เมษายน
2560

- นายกำธร ศิลาอ่อน ให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2560
 - นางลิน เชน ค็อก ให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2560 และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปี
 - รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือดุสิตา นารี)
เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้ขายได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือกับผู้ซื้อ เรือลำดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวางบรรทุก 18,486 เดทเวตัน ผู้ซื้อเรือเป็นบริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นในสาธารณรัฐหมู่เกาะมาร์แชลล์ ราคาขายเรือเป็นเงิน 2.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นราคาตลาด
 - รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่หกจากเรือต่อเรือ Sanfu
เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 63,345 เดทเวตันลำที่หก ตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ได้ต่อเสร็จและได้ส่งมอบให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยเรือลำดังกล่าว ได้ชื่อว่า “สโรชา นารี” (“Sarocho Naree”) และได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์
 - รายงานการเลิกบริษัทย่อย
เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560 บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด (Precious Storage Terminals Limited) และบริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด (Nedtex Limited) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศไทย ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้
- | | |
|------------------------|---|
| 1. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด (“PSTL”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 6,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 60,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 100 บาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 69.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน PSTL ที่ได้ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |
| 2. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด (“NTL”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 10,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 100,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 25 บาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 69.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน NTL ที่ได้ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |

- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP") เมื่อ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร BNP ("สัญญา") เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวตตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า "สโรชา นารี" (ตัวเรือหมายเลข SF130127) ("เรือ") ซึ่ง Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ("ผู้ต่อเรือ Sanfu") ได้ส่งมอบให้บริษัท ฟรีเชิส เกรส ฟิทีอี ลิมิตัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสังกัดโปรของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2560 รายละเอียดโดยสรุปของข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญา มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ("ฟิเอสแอล") ร่วมกับบริษัทฟรีเชิส เกรส ฟิทีอี ลิมิตัด ("เจ้าของเรือ") เป็นผู้กู้ร่วม ("ผู้กู้ร่วม")
ผู้ให้กู้	ธนาคาร BNP Paribas ("ธนาคาร BNP")
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เงินกู้จะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (ก) 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข) ร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือ
อัตราดอกเบี้ย	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับเรือ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 8 ปีโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสติดต่อกันเป็นระยะเวลา 32 งวดๆละ 338,542 เหรียญสหรัฐ เริ่มตั้งแต่ 3 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 5,416,656 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ทั้งนี้ หากเงินกู้ที่เบิกถอนมีจำนวนน้อยกว่าวงเงินกู้สูงสุด จำนวนการชำระคืนแต่ละงวดและงวดสุดท้ายจะลดลงตามสัดส่วนเงินกู้ที่ได้เบิกถอนจริง
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การจำนำหุ้นในบริษัทเจ้าของเรือ • การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของเจ้าของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

ข้อตกลงทางการเงิน	<p>พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> • เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ • เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> • พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ผู้ถือหุ้นสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้จากผลกำไร (ไม่รวมเงินต้นที่ได้รับคืนจากการยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือจำนวน 9 ลำกับกับเรือ Sainty) เว้นแต่จะมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้นและเหตุผิคนัดนั้นยังคงดำเนินต่อไป

- **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่1 (PSL-W1)**

เมื่อ 13 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งแรกเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 23 ถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น. (เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 30 มิถุนายน 2560
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน

5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือดราฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 28 มิถุนายน 2560 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและจัดพร้อมส่งจ่าย “บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)”

5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 29 มิถุนายน 2560 เวลา 15.30 น.

ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่ 35 ถนนสุขุมวิท ซอย 3 คลองเตย วัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ชื่อบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
หมายเลขบัญชี 000-6-12153-5
เอกสารอ้างอิง โปรดระบุหมายเลขทะเบียนผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิ
รายละเอียดเพิ่มเติมของบัญชีธนาคารสำหรับการโอนเงินจากต่างประเทศ มีดังนี้

Swift Code KRTHTHBK
Correspondent Bank of New York, New York, USA
Swift Code IRVTUS3N
Fed Wire 021000018

6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ

- 6.1 ใบแสดงความจำนงในการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่ได้กรอกข้อความถูกต้อง ชัดเจน และลงลายมือชื่อครบถ้วนแล้ว (ท่านสามารถขอรับแบบฟอร์มใบแสดงความจำนงในการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญโดยติดต่อได้ที่บริษัทฯ ตามข้อมูลในข้อ 7 ด้านล่างหรือดาวน์โหลดแบบฟอร์มได้ที่ <http://www.preciousshipping.com/index.php?lang=th>)
- 6.2 ใบสำคัญแสดงสิทธิฯ หรือใบแทนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกโดย บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 6.3 เอกสารประกอบการแสดงตน
- 1 บุคคลธรรมดา สัญชาติไทย : สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาบัตรข้าราชการ/ สำเนา บัตรพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมสำเนาทะเบียนบ้าน (ในกรณีที่มีการเปลี่ยนชื่อ/ชื่อสกุล ซึ่งทำให้ชื่อ/ชื่อสกุล ไม่ตรงกับใบสำคัญแสดงสิทธิ ให้แนบเอกสารที่ออกโดยหน่วยงานราชการ เช่น ทะเบียนสมรส ใบหย่า ใบแจ้งเปลี่ยนชื่อ/ชื่อสกุล เป็นต้น) พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนา
 - 2 บุคคลธรรมดา สัญชาติอื่น : สำเนาหนังสือเดินทางที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องหรือสำเนาบัตรประจำตัวอื่นที่ออกโดยหน่วยงานราชการและเป็นภาษาอังกฤษ (หรือคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรอง หากเอกสารดังกล่าวไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษ)
 - 3 นิติบุคคลสัญชาติไทย :
 - 3.1 สำเนาหนังสือรับรองที่กระทรวงพาณิชย์ออกให้ไม่เกิน 6 เดือนก่อนวัน กำหนดการใช้สิทธิ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง โดยผู้มีอำนาจลงนามของนิติบุคคลนั้น และประทับตราสำคัญของนิติบุคคล (ถ้ามี) และ
 - 3.2 สำเนาเอกสารตามข้อ 1 หรือ 2 (แล้วแต่กรณี) ของผู้มีอำนาจลงนามที่ได้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง
 - 4 นิติบุคคลสัญชาติอื่น :
 - 4.1 สำเนาหนังสือสำคัญการจัดตั้งนิติบุคคล และ/หรือ หนังสือรับรองของนิติบุคคล ที่เป็นภาษาอังกฤษ (หรือคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรองหากเอกสารดังกล่าวไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษ) พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องโดยผู้มีอำนาจลงนามของนิติบุคคลนั้น และประทับตราสำคัญของนิติบุคคล (ถ้ามี) และ
 - 4.2 สำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามที่ได้ลงลายมือชื่อรับรองสำเนาเอกสาร ตามข้อ 4.1 ที่ยังไม่หมดอายุ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้อง

เอกสารตามข้อ 4.1 และ 4.2 ซึ่งผู้มีอำนาจลงนามลงลายมือชื่อรับรองสำเนาถูกต้องแล้ว จะต้องได้รับการรับรองลายมือชื่อโดย Notary Public และมีอายุไม่เกิน 12 เดือนก่อนวันกำหนดการใช้สิทธิ

6.4 หลักฐานการชำระเงินตามข้อ 5 ด้านบน

7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
(เรียนคุณสมปรรณ เทพนภาเพลิน เลขานุการบริษัท)
เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : (66)2-696-8856 (66)2-696-8854
โทรสาร : (66)2-236-7654

- รายงานการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือฉบับสุดท้าย สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 ซึ่งได้ลงนามกับอู่ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (“อู่ต่อเรือ Sanfu”)

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า สัญญาสั่งต่อเรือฉบับ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับต่อสร้างเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 63,345 เดทเวทตันลำสุดท้าย ตัวเรือ หมายเลข SF130130 (“เรือ”) (“สัญญาฯ”) ได้ถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2560 เนื่องจาก อู่ต่อเรือ Sanfu ไม่สามารถปฏิบัติตามหนึ่งในเงื่อนไขบังคับก่อนได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากไม่มีการจ่ายเงินล่วงหน้าให้แก่ อู่ต่อเรือ Sanfu สำหรับเรือลำนี้ ดังนั้น ทางอู่ต่อเรือ Sanfu จึงไม่ต้องชำระคืนเงินงวดใดๆให้แก่ บริษัทฯ

ทั้งนี้ เมื่อรวมการยกเลิกสัญญาฉบับดังกล่าวข้างต้น รายการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือ Sanfu ได้เสร็จสมบูรณ์ลง โดยมีการรับมอบเรือขนาดอัตราแมกซ์ทั้งหมดจำนวน 6 ลำ และมีการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือขนาดอัตราแมกซ์ทั้งหมดจำนวน 4 ลำ

- **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ครั้งที่ 2 (PSL-W1)**

เมื่อ 13 กันยายน 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งที่สองเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 22 ถึงวันที่ 28 กันยายน 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น. (เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 29 กันยายน 2560
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน

5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือครีฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 27 กันยายน 2560

เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและจัดพร้อมส่ง
จ่าย “บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)”

5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคาร
ของบริษัทดังกล่าว ภายในวันที่ 28 กันยายน 2560 เวลา 15.30 น.

ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการ
แจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560

6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม

7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม

● รายงานการเลิกบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560 บริษัท เทบส์ พีทีอี จำกัด (Thebes Pte. Ltd.) และบริษัท เรจิดอร์ พีทีอี จำกัด
(Regidor Pte. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์
โดยมีรายละเอียดดังนี้

- | | |
|------------------------|--|
| 1. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท เทบส์ พีทีอี จำกัด (“Thebes”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 2 เหรียญสิงคโปร์ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2 หุ้น ราคาหุ้นละ 1
เหรียญสิงคโปร์ |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน Thebes ที่ได้
ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |
| 2. ชื่อบริษัทย่อย | บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี จำกัด (“Regidor”) |
| ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว | 2 เหรียญสิงคโปร์ แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2 หุ้น ราคาหุ้นละ 1
เหรียญสิงคโปร์ |
| สัดส่วนการถือหุ้น | บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ
บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดใน Regidor ที่ได้
ชำระบัญชี |
| เหตุผลของการชำระบัญชี | ไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ |
| ผลกระทบจากการชำระบัญชี | ไม่มีผลกระทบใดๆต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ |

● รายงานผลกระทบจากการอนุญาตตลาดการซึ่งเกี่ยวกับสัญญาประกันข้อพิพาท ระหว่างบริษัทฯ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”)

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2560 บริษัทฯ รายงานให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า ขณะนี้ ข้อพิพาทภายใต้สัญญา
ประกันข้อพิพาทดังกล่าวได้รับการชี้ขาดโดยกระบวนการอนุญาตตลาดการที่เมืองลอนดอน โดยตามคำชี้ขาด
ฉบับลงวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2560 คณะอนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่า

บริษัทฯ ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือหรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) ที่เกี่ยวกับอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

ดังนั้น ในกรณีที่ไม่มีฝ่ายใดยื่นอุทธรณ์คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนี้ สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวนรวม 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ที่บริษัทฯ ได้รับมาจาก Sanfu ก่อนหน้านี้ภายใต้สัญญาฉบับซื้อพิพาททั้งสองฉบับข้างต้นและสัญญาฉบับซื้อพิพาทอีกจำนวน 4 ฉบับ (ซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2559) จะถึงกำหนดชำระคืนให้แก่ Sanfu พร้อมดอกเบี้ยรวมไปถึงค่าใช้จ่ายทางด้านการกฎหมายสูงสุดไม่เกิน 750,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายในหนึ่งปีนับจากวันที่มีคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ กล่าวคือ ภายในวันที่ 4 ตุลาคม 2561

● **แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ครั้งที่ 3 (PSL-W1)**

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งที่สองเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 22 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2560 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น. (เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
 2. วันใช้สิทธิ : 29 ธันวาคม 2560
 3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
 4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
 5. วิธีการชำระเงิน
 - 5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือดราฟต์ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 27 ธันวาคม 2560 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและปิดพร้อมส่งจ่าย “บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)”
 - 5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 28 ธันวาคม 2560 เวลา 15.30 น.
- ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการแจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560
6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
 7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม

● **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเชิส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สุนิสา

นารี” (ตัวเรือหมายเลข SF130129) (“เรือ”) ซึ่งบริษัทย่อยได้รับมอบจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2559 ทั้งนี้ วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้:	บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ จำกัด (“บริษัทย่อย”)
ผู้ให้กู้:	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
วัตถุประสงค์:	เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาคาดของเรือ โดยกำหนดวงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
จำนวนเงินกู้:	ไม่เกิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย:	LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้:	จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561
การชำระคืนเงินกู้:	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน:	<ul style="list-style-type: none"> • การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก; และ • การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ
ข้อตกลงทางการเงิน:	<p>บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยมีการพิจารณาเป็นรายปีจากงบการเงินรวมสิ้นปีที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Debt/Total Shareholder’s Equity) 2 ต่อ 1 • ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกา • ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ:	<ul style="list-style-type: none"> • เรือต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย • ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทฯ จะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่จะมีกำไรสะสมและไม่มีเหตุผิวนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

ปี 2561

- แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ครั้งที่ 4 (PSL-W1)

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2561 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งที่สี่เพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 23 ถึงวันที่ 29 มีนาคม 2561 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น.
(เฉพาะวันทำการเท่านั้น)
2. วันใช้สิทธิ : 30 มีนาคม 2561
3. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
4. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
5. วิธีการชำระเงิน
 - 5.1 ชำระโดยเช็ค แคชเชียร์เช็ค หรือค้ำฟ้า ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 28 มีนาคม 2561 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและขีดคร่อมสั่งจ่าย “บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)”
 - 5.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทฯดังกล่าว ภายในวันที่ 29 มีนาคม 2561 เวลา 15.30 น.

ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการแจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560
6. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
7. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
- รายงานการแก้ไขข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1)

เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2561 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า อ้างถึงใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (PSL-W1) จำนวน 51,976,030 หน่วยซึ่งบริษัทฯ ได้ออกเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 โดยมีกำหนดวันใช้สิทธิครั้งสุดท้าย คือ วันที่ 15 มิถุนายน 2561 และอ้างถึงหนังสือเวียนที่ บจ. (ว) 1/2561 ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 จากตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการชำระราคาและส่งมอบหลักทรัพย์จาก 3 วันทำการนับจากวันที่ซื้อขายเป็น 2 วันทำการนับจากวันที่ซื้อขาย ดังนั้น วันที่ขึ้นเครื่องหมาย SP ล่วงหน้าสำหรับการใช้สิทธิครั้งสุดท้ายสำหรับใบสำคัญแสดงสิทธิจึงได้เปลี่ยนจาก 3 วันทำการก่อนวันปิดสมุดทะเบียนเป็น 2 วันทำการก่อนวันปิดสมุดทะเบียน

ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้แก้ไขข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1) เพื่อให้สอดคล้องกับหนังสือเวียนดังกล่าวข้างต้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาการขึ้นเครื่องหมาย SP สำหรับการใช้สิทธิครั้งสุดท้ายของใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อกำหนดสิทธิฉบับแก้ไขบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- แจ้งกำหนดการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (PSL-W1) ครั้งสุดท้าย

เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2561 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าระยะเวลาการแสดงความจำนงการใช้สิทธิและวันใช้สิทธิครั้งสุดท้ายเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาการแสดงความจำนง : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม ถึงวันที่ 14 มิถุนายน 2561 ระหว่างเวลา 8.30-15.30 น.
2. วันใช้สิทธิ : วันที่ 15 มิถุนายน 2561
3. ระยะเวลาการปิดสมุด : วันที่ 25 พฤษภาคม ถึงวันที่ 15 มิถุนายน 2561
4. ระยะเวลาการขึ้นเครื่องหมาย SP : วันที่ 23 พฤษภาคม ถึงวันที่ 15 มิถุนายน 2561
5. อัตราการใช้สิทธิ : ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
6. ราคาใช้สิทธิ : 17.50 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ
7. วิธีการชำระเงิน
 - 7.1 ชำระโดยเช็ค แคมเชียร์เช็ค หรือดราฟ ต้องส่งมอบให้บริษัทฯ ภายในวันที่ 13 มิถุนายน 2561 เวลา 11.00 น. ซึ่งสามารถเรียกเก็บเงินได้ในกรุงเทพมหานครภายในวันทำการถัดไปและจัดพร้อมส่งจ่าย “บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน)”
 - 7.2 ชำระโดยการโอนเงินเข้าบัญชีดังต่อไปนี้พร้อมส่งสำเนาหลักฐานการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารของบริษัทดังกล่าว ภายในวันที่ 14 มิถุนายน 2561 เวลา 15.30 น.

ชื่อธนาคารและรายละเอียดต่างๆ เหมือนเดิมตามที่บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบในเรื่องการแจ้งกำหนดการ รุ่นที่ 1 เมื่อ วันที่ 13 มิถุนายน 2560
8. เอกสารในการแสดงความจำนงใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
9. สถานที่ติดต่อขอใช้สิทธิ : รายละเอียดเหมือนเดิม
- รายงานการแก้ไขสัญญาเงินกู้ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัท ฟรีเชิส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เทกเวตันจำนวน 1 ลำ ชื่อว่า “สุนิสา นารี” ที่บริษัทย่อยได้รับมอบมาจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. ในปี 2559 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 (จากเดิมถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561)

ปี 2562

- แจ้งกรรมการลาออก การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้รับหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการจากนายไพบาล มั่นสุขานี โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป ดังนั้นนายไพบาล มั่นสุขานี จึงได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งกรรมการบริหารตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป นอกจากนั้น นายคชรุ วาเดีย ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารของบริษัทฯ และได้พ้นจากการมีบทบาทในฝ่าย

บริหารของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม นายคชธร วาเดีย ยังคงจะดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไปแม้ว่าจะไม่มีบทบาทในการบริหารแล้วก็ตาม

ทั้งนี้ นายกอดัม คุรานา ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินของบริษัทฯ จะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (การเงิน) แทน นายคชธร วาเดีย โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2562 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งให้นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการาจิทิล มูราลี เมนนอน กรรมการ (เทคนิค) เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าว คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายกาลิต ฮาซิม นายกอดัม คุรานา และนายโกดาการาจิทิล มูราลี เมนนอน

- **แจ้งการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ โดยวิธีตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ และการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิข้อ 4 ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า มติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2562 ของบริษัทฯ ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จำนวน 51,965,068 บาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 1,611,256,930 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,559,291,862 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่จำหน่ายไม่ได้ จำนวน 51,965,068 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียน พร้อมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิข้อ 4 ของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับมติที่ประชุมฯ ดังกล่าว ต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562

- **แจ้งการทำรายการเกี่ยวโยงกัน**

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันจันทร์ ที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส (“รายการ”) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. วันที่ทำรายการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติการทำรายการเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 อย่างไรก็ตาม จะมีการลงนามสัญญาซื้อขายและการจดทะเบียนสำหรับรายการนี้ภายในหนึ่งเดือนข้างหน้า

2. คู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง

ผู้ซื้อ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของ บริษัทฯ

ผู้ขาย นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม และนางวิชัยลักษมิ ฮาซิม

3. ลักษณะโดยทั่วไปของรายการ

บริษัทย่อยในฐานะผู้ซื้อจะทำการซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส ตั้งอยู่เลขที่ 168/20 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร (“ทรัพย์สิน”) จากผู้ขาย

4. รายละเอียดของทรัพย์สิน

ห้องชุดจำนวน 1 ห้อง พร้อมตกแต่งซึ่งปลอดจำนองและภาระผูกพันใดๆ ห้องเลขที่ 168/20 อาคาร A ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส ก่อสร้างในปี 2535 เนื้อที่รวมทั้งสิ้น 249.94 ตารางเมตร (ประกอบไปด้วย

1 ห้องนั่งเล่น/ห้องอาหาร 3 ห้องนอน 4 ห้องน้ำ 1 ห้องครัว และ 1 ห้องเก็บของ) พร้อมสิทธิการใช้ที่จอดรถยนต์จำนวน 1 คัน

5. มูลค่ารวมของรายการและเงื่อนไขในการชำระเงิน

ราคาซื้อทรัพย์สินเป็นเงินทั้งสิ้น 13.25 ล้านบาท (“ราคาซื้อ”) ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาดซึ่งอยู่ที่ 13.50 ล้านบาท (54,000 บาทต่อตารางเมตร) ตามรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 จัดทำโดย บริษัท อเมริกัน แอพเพรช (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมินอิสระที่อยู่ในรายชื่อบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การชำระเงินสำหรับราคาซื้อจะดำเนินการโดยการชำระเป็นเงินสดเต็มจำนวน ณ วันที่คู่สัญญาได้ลงนามในสัญญาซื้อขายและจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ ณ กรมที่ดิน โดยผู้ซื้อและผู้ขายจะร่วมรับผิดชอบฝ่ายละครึ่งหนึ่งในค่าธรรมเนียมและอากรแสตมป์ รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนการซื้อขายและการโอนกรรมสิทธิ์รวมประมาณ 250,000 บาท

6. บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทย่อย อนึ่ง ปัจจุบัน คุณคาลิด ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 131,486,275 หุ้น (ร้อยละ 8.43) และถือหุ้นของบริษัทย่อยจำนวน 1 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ

2) นางวิชัยลักษณ์ ฮาซิม คู่สมรสของคุณคาลิด
ทั้งนี้ คุณคาลิด และ คุณวิชัยลักษณ์ มีฐานะเป็นผู้ขายในการทำรายการนี้

7. วัตถุประสงค์และประโยชน์ในการเข้าทำรายการ

ปัจจุบันบริษัทย่อยเป็นเจ้าของห้องชุด ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส จำนวน 28 ห้อง เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยของพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเพื่อให้บุคคลภายนอกเช่า ในปัจจุบันห้องชุดทั้งหมดของบริษัทย่อยมีผู้อยู่อาศัย ดังนั้น เพื่อเป็นการจัดหาที่พักอาศัยเพิ่มเติมให้แก่พนักงานชาวต่างชาติอาวุโสรายใหม่ (รวมถึงครอบครัวของพนักงานดังกล่าว) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการสืบทอดตำแหน่งของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดซื้อห้องชุดเพิ่มเติมอีกหนึ่งห้องหนึ่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีห้องชุดใดๆ วางลงและมีผู้มีพนักงานของบริษัทฯ อยู่อาศัยนั้น บริษัทฯ สามารถปล่อยห้องชุดดังกล่าวให้เช่าในตลาดได้อย่างง่ายดาย ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทย่อยและบริษัทฯ อีกทางหนึ่ง เนื่องจากอาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส ตั้งอยู่ในซอยสุขุมวิท 23 ซึ่งเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งธุรกิจหลักสำคัญของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งอาคารดังกล่าวยังตั้งอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า (BTS) และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) อีกด้วย

8. แหล่งเงินทุน

เงินสดสำรองภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

9. มูลค่ารวมของการทำรายการ

9.1 มูลค่ารวมของการทำรายการตามเกณฑ์รายการที่เกี่ยวข้องกัน

ตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 การทำรายการนี้เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบริการ คิดเป็นร้อยละ 0.11 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ (NTA) ของบริษัทฯ ดังนั้น การทำรายการนี้จึงมีขนาดของรายการเป็นรายการขนาดกลาง* ซึ่งเป็นขนาดรายการที่ต้องขออนุมัติการเข้าทำรายการจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเปิดเผยข้อมูลต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

รายการที่เกี่ยวข้องกันในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา (ไม่รวมรายการดังกล่าวข้างต้น): ไม่มี

* รายการขนาดกลาง หมายถึง รายการที่เกี่ยวข้องกันที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบริการซึ่งมีมูลค่าของรายการ ดังนี้ (ก) มากกว่า 1 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 20 ล้านบาท หรือ (ข) มากกว่าร้อยละ 0.03 แต่ไม่เกินร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ (NTA) ของบริษัทฯ (โดยเลือกจำนวนที่สูงกว่า) ทั้งนี้ มูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ (NTA) ของบริษัทฯ เท่ากับ 11,717.27 ล้านบาท อ้างอิงจากงบการเงินรวมสอบทานแล้วของบริษัทฯ สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

9.2 มูลค่ารวมของการทำรายการตามเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

ตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน การทำรายการนี้คิดเป็นร้อยละ 0.05 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท* ดังนั้น การทำรายการข้างต้น จึงไม่เข้าข่ายการเปิดเผยรายการใด ๆ ตามประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและการเปิดเผยรายการเกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน

รายการการได้มาซึ่งสินทรัพย์ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา (ไม่รวมรายการดังกล่าวข้างต้น): ไม่มี

*มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เท่ากับ 25,412.05 ล้านบาท อ้างอิงจากงบการเงินรวมสอบทานแล้วของบริษัทฯ สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

10. ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาการทำรายการนี้ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันจันทร์ที่ 18 พฤศจิกายน 2562 และมีความเห็นว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวนี้มีความเหมาะสมและเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ตามวัตถุประสงค์และประโยชน์ในการเข้าทำรายการดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งราคาซื้อนั้นยังต่ำกว่าราคาตลาด ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงมีมติอนุมัติการทำรายการดังกล่าว โดยไม่มีกรรมการท่านใดมีความเห็นต่างไป ทั้งนี้ คุณกาลิณีได้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในวาระการพิจารณารายการดังกล่าวข้างต้น และมีได้ออกเสียงลงมติในวาระดังกล่าว

11. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้พิจารณาการทำรายการนี้ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันจันทร์ที่ 18 พฤศจิกายน 2562 และมีความเห็นว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวนี้มีความเหมาะสมและเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ตามวัตถุประสงค์และประโยชน์ในการเข้าทำรายการดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งราคาซื้อนั้นยังต่ำกว่าราคาตลาด ดังนั้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการจึงมีมติอนุมัติการทำรายการดังกล่าว โดยไม่มีกรรมการตรวจสอบท่านใดมีความเห็นต่างไป

- **รายงานการเลิกบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 7 บริษัท (“บริษัทย่อย”) โดยมติของที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยดังกล่าวซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1. ชื่อบริษัทย่อย** **บริษัท 프리เชียส ริเวอร์ส จำกัด**
ลักษณะธุรกิจ **เจ้าของเรือ**
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 234,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,340,000 หุ้น
ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น
เจ้าของเรือ
ผลกระทบจากการเลิกกิจการ ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม
บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่
ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
- 2. ชื่อบริษัทย่อย** **บริษัท 프리เชียส ซีส์ จำกัด**
ลักษณะของธุรกิจ **เจ้าของเรือ**
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 100,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,000,000 หุ้น
ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น
เจ้าของเรือ
ผลกระทบจากการเลิกกิจการ ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม
บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่
ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
- 3. ชื่อบริษัทย่อย** **บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด**
ลักษณะของธุรกิจ **เจ้าของเรือ**
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 105,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,050,000 หุ้น
ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น
เจ้าของเรือ

ผลกระทบจากการเลิกกิจการ	ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
4. ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท ฟรีเชียส คลิฟส์ จำกัด
ลักษณะของธุรกิจ	เจ้าของเรือ
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	140,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,400,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ	ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น เจ้าของเรือ
ผลกระทบจากการเลิกกิจการ	ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
5. ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท ฟรีเชียส อิลส์ จำกัด
ลักษณะของธุรกิจ	เจ้าของเรือ
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	140,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,400,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ	ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น เจ้าของเรือ
ผลกระทบจากการเลิกกิจการ	ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
6. ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท ฟรีเชียส เมาน์เทนส์ จำกัด
ลักษณะของธุรกิจ	เจ้าของเรือ
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	140,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,400,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 100 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้
เหตุผลของการเลิกกิจการ	ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น เจ้าของเรือ
ผลกระทบจากการเลิกกิจการ	ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย

7. ชื่อบริษัทย่อย **บริษัท 프리เชียส ซิตี้ส์ จำกัด**
- ลักษณะของธุรกิจ **เจ้าของเรือ**
- ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว **170,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,700,000 หุ้น**
ราคาหุ้นละ 100 บาท
- สัดส่วนการถือหุ้น **บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อยนี้**
- เหตุผลของการเลิกกิจการ **ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็น**
เจ้าของเรือ
- ผลกระทบจากการเลิกกิจการ **ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ดีตาม**
บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยนี้ในแง่
ของการลดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับบริษัทย่อย
- ทั้งนี้ บริษัทย่อยดังกล่าวข้างต้นได้จดทะเบียนเลิกกิจการต่อกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2562 และอยู่ระหว่างการชำระบัญชีในขณะนี้ โดยผู้ชำระบัญชีของบริษัทย่อย คือ นายกอดัม คุรานา

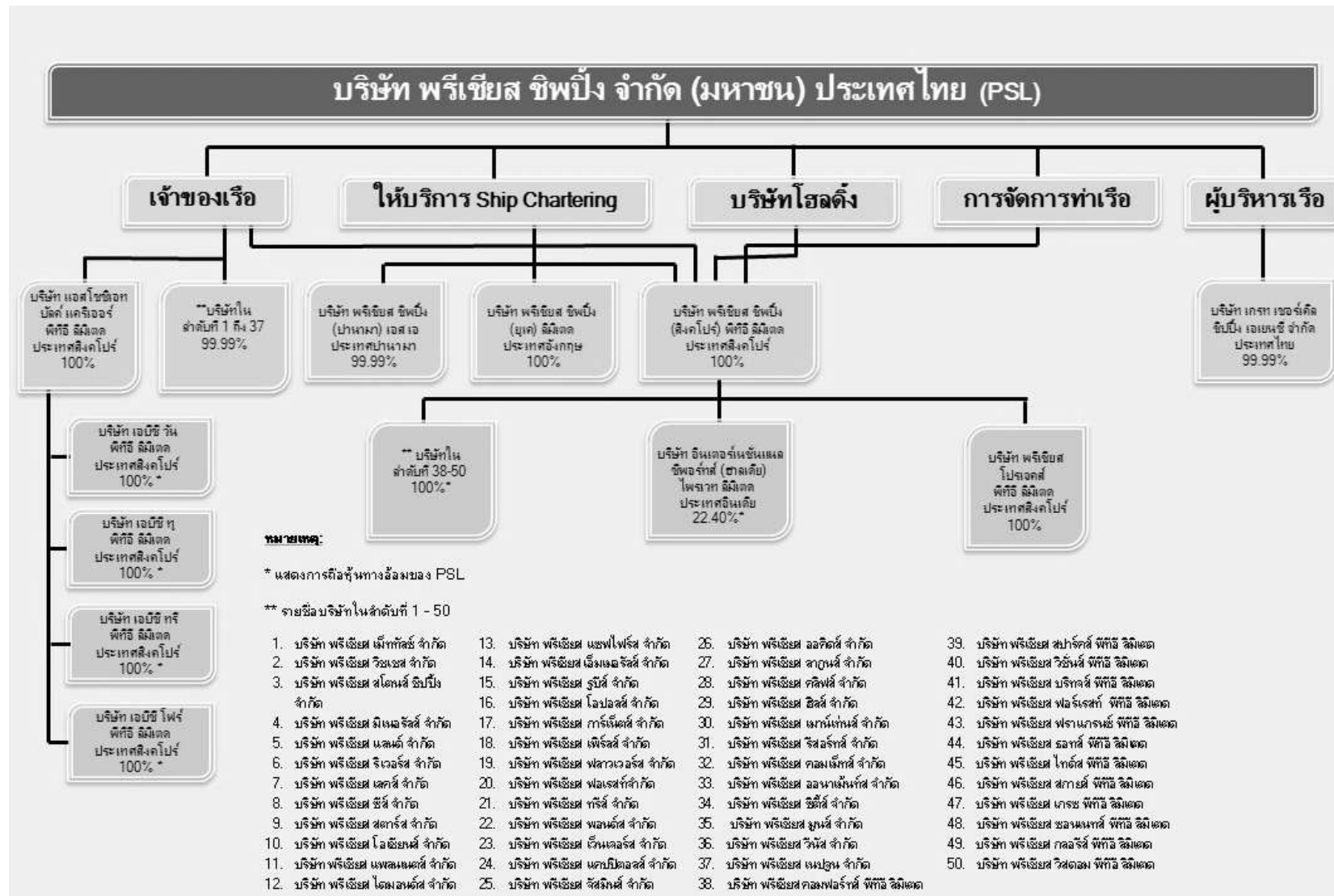
- รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 28 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28 ล้านเหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ออกโดย บริษัทฯ (2) ชำระคืนเงินกู้หรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเงินกู้จากสถาบันการเงิน ของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย และ/หรือ (3) ใช้ซื้อเรือ

รายละเอียดโดยสรุปของข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ มีดังนี้

ผู้กู้	บริษัท 프리เชียส ซิตี้ส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส พอนด์ส จำกัด บริษัท 프리เชียส คอมเมิร์ซ จำกัด และบริษัท 프리เชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”)
ผู้ให้กู้	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
วัตถุประสงค์	(1) เพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ออกโดยบริษัทฯ (2) เพื่อชำระคืนเงินกู้หรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเงินกู้จากสถาบันการเงิน ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อย และ/หรือ (3) เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวางต่อลำไม่เกิน 65,000 เดทเวทตัน และมีอายุไม่เกิน 8 ปี
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 28 ล้านเหรียญสหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย	LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	ร้อยละ 0.10 ต่อปีสำหรับวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกถอน
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	จนถึงวันที่ 29 มกราคม 2564

การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 7 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 28 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสละเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/40 ของจำนวนเงินกู้ที่เบิก โดยเริ่มการชำระคืนงวดแรก ณ วันสิ้นไตรมาสที่ถัดจากไตรมาสที่เบิกถอนเงินกู้ครั้งแรก และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ● การจดจำนองเรือลำดับที่สอง สำหรับเรือจำนวน 5 ลำที่บริษัทขอเป็นเจ้าของ กล่าวคือ (1) ลำนนา นารี (2) ลตติกา นารี (3) วริษานารี (4) วริษา นารี และ (5) วิกานดา นารี ทั้งนี้ มีการจดจำนองเรือลำดับแรกสำหรับเรือดังกล่าวภายใต้สัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 ที่ลงนามไว้กับผู้ให้กู้ ● การนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ (debt service reserve account) ที่เปิดไว้กับผู้ให้กู้ไปเป็นหลักประกันโดยการทำสัญญาหลักประกันทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ กับผู้ให้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยมีการพิจารณาเป็นรายปีจากงบการเงินรวมสิ้นปีที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน 2 ต่อ 1 ● ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐฯ ● ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อลำเรือที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยทั้งหมดเป็นเจ้าของ
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● หากมูลค่าของเรือที่จำนองทั้ง 5 ลำและเรือทั้งหมดที่จำนองเพื่อเป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 สัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 และสัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 15 ธันวาคม 2560 มีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือโดยการทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน
ข้อตกลงอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัทฯ จะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ● ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้นเว้นแต่จะมีกำไรสะสม และไม่มีเหตุผิคนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

จากอดีตถึงปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญที่กระทบต่อโครงสร้างและอำนาจการควบคุมบริษัทฯ กล่าวคือบริษัทฯ บริหารงานโดยคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมี บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มาตั้งแต่เริ่มต้น โดยมี นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นกรรมการผู้จัดการ

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไชส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไชส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบเรือในปี 2555 เรือขนาดซูปราแมกซ์เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือขนาดแฮนด์ไชส์แต่ยังคงสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภทและสามารถเข้าท่าเรือขนาดเล็กหลายแห่งได้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000/69,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมันและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาสั่งซื้อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือทั้งสิ้นจำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไชส์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไชส์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตันในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไชส์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่

จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเมืองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ถ่านหิน ไม้ซุงและอื่นๆ ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) สหรัฐอเมริกา/แคนาดา 2) ยุโรป 3) ละตินอเมริกา-แอฟริกา 4) อินเดีย อนุทวีป-ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

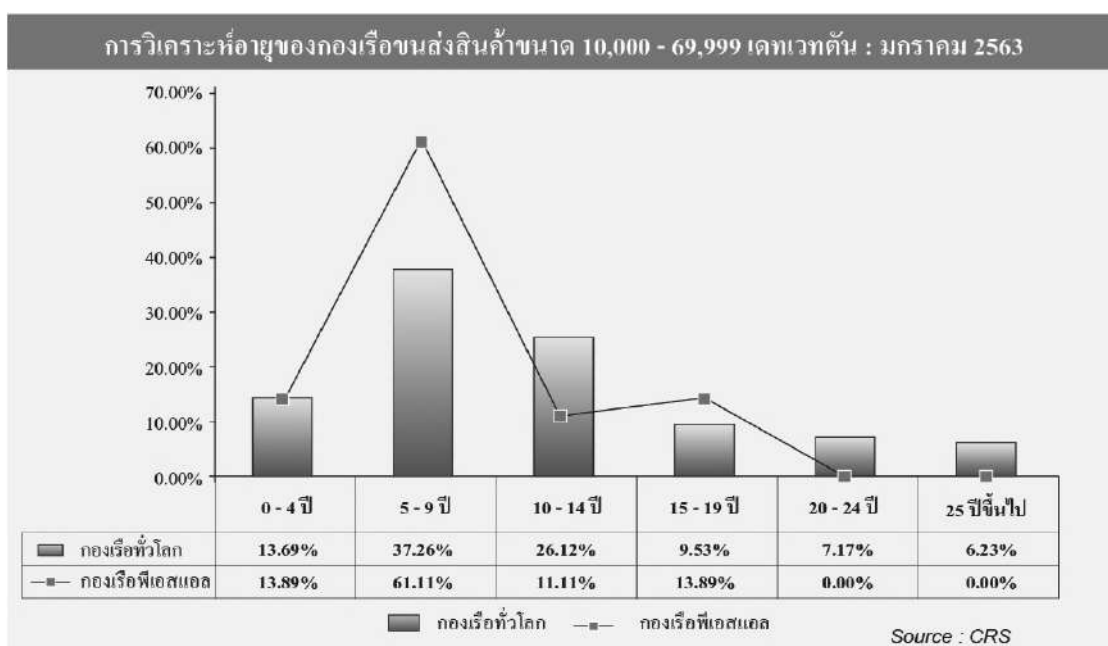
เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2562 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 8 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ประมาณ 11 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน และกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2563



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2560		2561		2562	
ซีเมนต์	120	32.88%	116	30.13%	130	32.66%
สินค้าการเกษตร	69	18.90%	63	16.36%	63	15.83%
เหล็ก	42	11.51%	40	10.39%	50	12.56%
ปุ๋ย	26	7.12%	28	7.27%	28	7.04%

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2560		2561		2562	
แร่ธาตุและสินแร่	39	10.68%	45	11.69%	43	10.80%
ถ่านหิน	29	7.95%	37	9.61%	33	8.29%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	6	1.64%	11	2.86%	13	3.27%
อื่นๆ	34	9.32%	45	11.69%	38	9.55%
รวมทั้งสิ้น	365	100.00%	385	100.00%	398	100.00%

2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2560		2561		2562	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	21	5.75%	34	8.83%	32	8.04%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	344	94.25%	351	91.17%	366	91.96%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



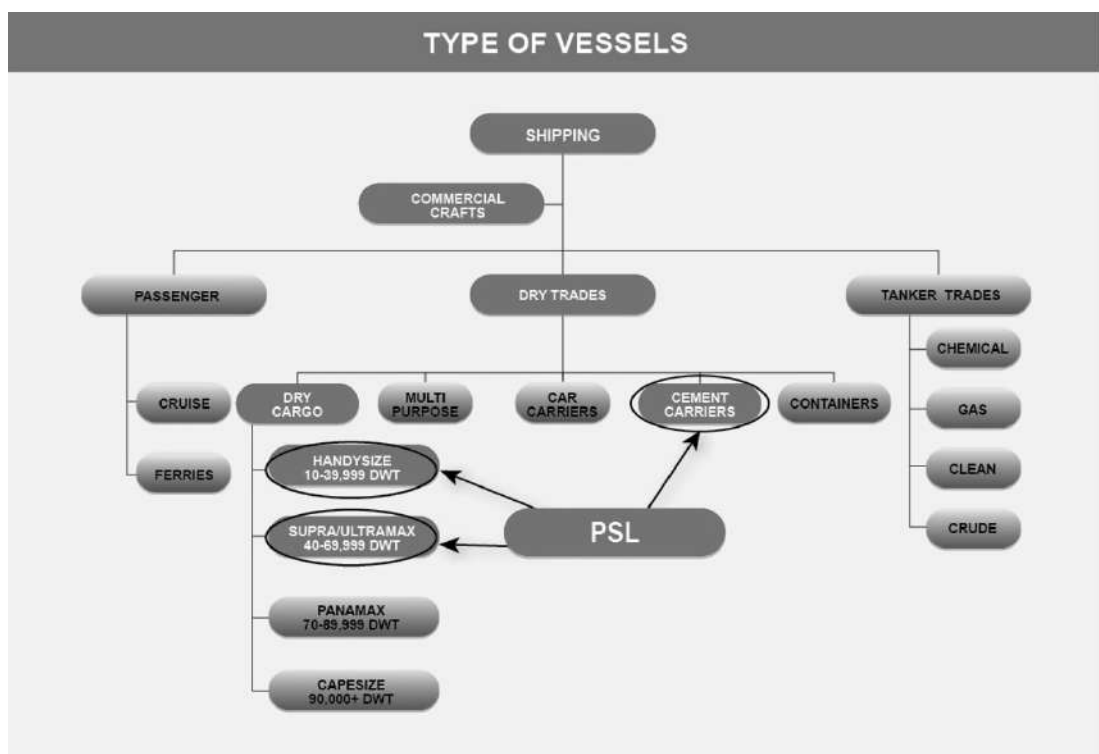
4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้ารอง (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้ารอง ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปูน แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 7,657 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 123 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 2 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำที่ยาวนานยืดเยื้อเริ่มเมื่อกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาราคาเรือบรรทุกสินค้าได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่าซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวลดลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการณ์การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุดเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์

ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 1,271 จุด ณ สิ้นปี 2561 มาอยู่ที่ระดับ 1,090 จุด ณ สิ้นปี 2562 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงเนื่องมาจากอุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และใช้หัวคัมพูแอฟริกาตะวันตกที่จีน อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนยังคงแข็งแกร่งและถือเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยพยุงให้ตลาดอยู่ในระดับที่เหมาะสมในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2562 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับต่ำ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง การจำกัดปริมาณค่ากำเหน็จในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จะส่งผลให้อัตราการรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ได้ปรับตัวดีขึ้นจาก 2 - 3 ปีก่อน และบริษัทฯ หวังว่าจะได้เห็นการปรับตัวที่ดีขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งทะเลตลอดปี 2563 และปีต่อ ๆ ไป

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอื่นหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรม การขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งทะเล กำหนดโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซูปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนดี้ไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ จำนวนจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนดี้ไซส์ในการคำนวณค่าดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) จำนวนได้จากสูตรที่ปรับปรุงดังนี้

$$((\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} \times \text{ร้อยละ 40}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30})) \times 0.1$$

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 ตันตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.80 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 72,360 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 33 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 32 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12.5 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 23 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์ 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนหรือทะเลดำ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และเกาหลีใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 1ค:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 4ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15

เส้นทางที่ 9: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกา ตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw-/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

เส้นทางที่ 10: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวทตัน ที่อัตราค่าน้ำลึก 9.78 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

เส้นทางที่ 1: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 2: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 3: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

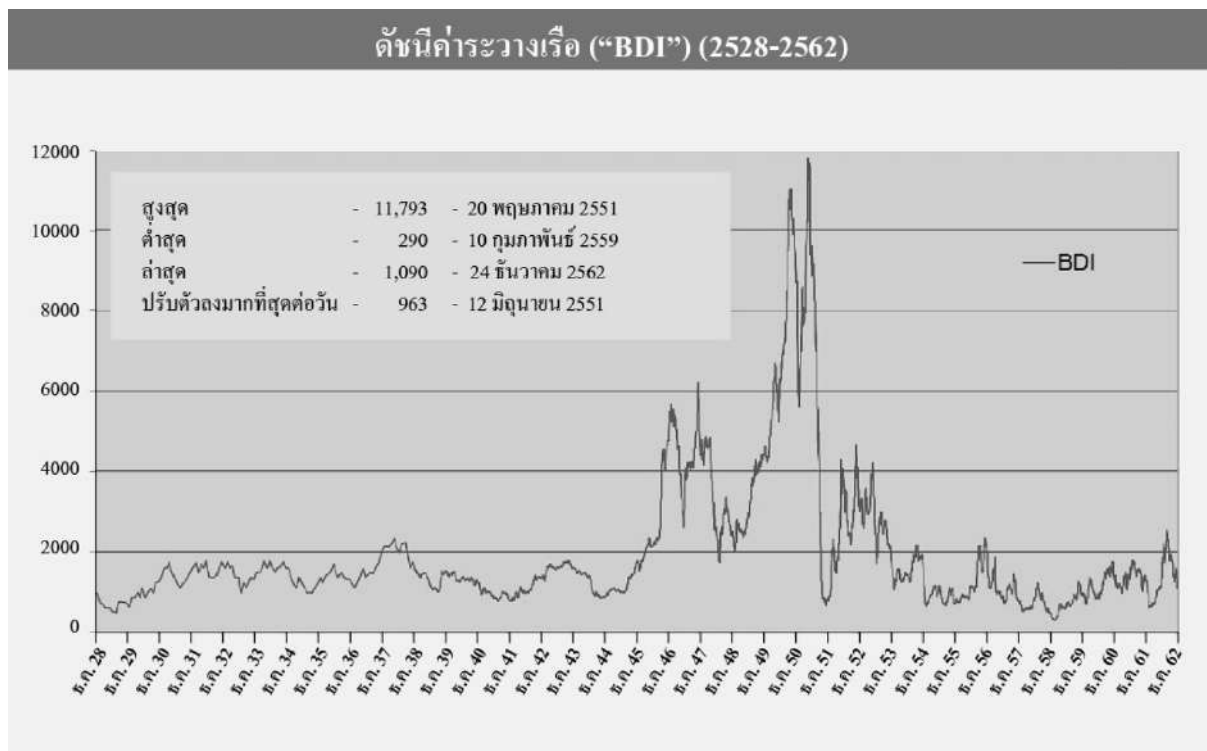
เส้นทางที่ 4: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

เส้นทางที่ 5: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

เส้นทางที่ 6: มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านแปซิฟิกเหนือ ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2562)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากพีเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของพีเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีการล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้น สัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น เมื่อมีการจดทะเบียนเรือ รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือลำนั้นสามารถทำการเดินเรือไปยังน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึง การเข้าเทียบท่าตามท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และรายละเอียดของเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สังกัดการสหประชาชาติ (United Nations “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

IMO ได้มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ โดยหลักๆ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea “SOLAS”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution “MARPOL”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือและการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้อง

มีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่นำส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) ที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกันกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึง เดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นอยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1

ช่วงที่สามซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายอย่างมากในช่วงแรกเนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางเลือกอีกทางที่สามารถทำได้ คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือ ซึ่งก็ถือเป็นเรื่องท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในขณะที่เรือมีการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง เครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา อย่างไรก็ตาม หลายๆ ประเทศได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำที่ใช้ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้นๆ และเป็นไปได้ว่าจะมีการห้ามดังกล่าวในหลายๆ ประเทศทั่วโลก อันส่งผลให้การลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นมีความเสี่ยง นอกจากนี้ หลายหลายประเทศได้ห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (“Open Loop Scrubbers”) เนื่องจากระบบดังกล่าวจะมีการทิ้งกำมะถันที่ถูกแยกออกมามลงสู่ทะเลในน่านน้ำของประเทศนั้นๆ

โปรดระลึกไว้ว่า พื้นที่ของเขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับพื้นที่ของเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือ นั้น จะรวมพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตชายฝั่งทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International Association of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ การปฏิบัติการเดินเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือและยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติของเรือให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ IMO

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้อำนาจขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเลโดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO และใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุก ๆ ลำในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับบริหารจัดการ/ปฏิบัติการ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท”) ในประมวลข้อบังคับนี้ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจสอบแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

(International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลข้อบังคับที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎหมายขนาวี นอกเหนือจาก SOLAS, MARPOL และ STCW

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วยเอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Maritime Labour Certificate) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธงอนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้าน

ประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ - ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยทุกลำได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยคณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้อง

มีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption /Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) และใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) ได้ถูกนำมาใช้แทนที่ใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการปนเปื้อนในหลายรูปแบบอาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) ซึ่งจะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และ/หรือแหล่งสะสมหรือพาหะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเพรียงของเรือ (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for ships (AFS))

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองและจะต้องมีใบรับรองดังกล่าวไว้บนเรือเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยาม (STCW) ของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (International

Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping (STCW) for Seafarers, 1978, as amended)

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือ และลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาคือที่เกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยใช้เวลา 5 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และหลังจากวันดังกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติม Manila จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือจะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ใน

บริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2562 มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือประมาณ 21 แบบที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว เรือของบริษัทฯ จำนวน 25 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG เรือที่เหลือของบริษัทฯ จะถูกทำการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ภายในเดือนพฤศจิกายน ปี 2565 ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดโดย IMO / USCG

12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเลที่จัดทำโดย IMO ได้มีการตกลงว่าภายในครั้งแรกของการตรวจสอบเอกสารประจำปีของการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทหลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 จะต้องมีการกำหนดการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์รวมอยู่ในระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัท

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จักหรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุมติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้น

โลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

เรือมีระบบต่างๆ เพิ่มขึ้นโดยเป็นการพึ่งพาระบบดิจิทัล ระบบรวบรวมข้อมูล และระบบอัตโนมัติจึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่างๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบและเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่างเช่น มีการดักจับข้อมูลจากการใช้อุปกรณ์ต่างๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

บริษัทฯ ได้มีการทำสัญญากับบริษัท Lloyds Register และบริษัทในเครือ กล่าวคือ บริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้คำปรึกษาทางความปลอดภัยด้านไซเบอร์ เพื่อให้ทำการประเมินจุดอ่อนของเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีทางการปฏิบัติงานที่สำนักงานของบริษัทฯ และบนเรือ รวมถึงการดำเนินการทดสอบโดยการเจาะระบบของบริษัทฯ เพื่อทำการประเมินผลและพัฒนาความปลอดภัยด้านไซเบอร์ บริษัทฯ คาดว่าแผนการดังกล่าวจะเสร็จสิ้นภายในเดือนมีนาคม 2563

13. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code)

(International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่ง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปนเปื้อนและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแห่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจาก

น้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, (CLC 2001))

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

15. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

(The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the “Wrecks Convention”))

อนุสัญญาฯมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระบุที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือเดินทะเลทุกลำที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมีใบรับรองที่ออกโดยรัฐคู่ภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วน of พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล

- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการชักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาคฟ้าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป ให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่า ได้แก่ ท่าเรือของเมือง Shenzhen, ท่าเรือเมือง Guangzhou, ท่าเรือเมือง Zhujiang, ท่าเรือเมือง Shanghai, ท่าเรือเมือง Ningbo, ท่าเรือเมือง Zhoushan, ท่าเรือเมือง Suzhou, ท่าเรือเมือง Nantong, ท่าเรือเมือง Tianjin, ท่าเรือเมือง Qinhuangdao และ ท่าเรือเมือง Tangshan/ท่าเรือเมือง Huanghua ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าหลักต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป มีการบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าตามท่าเรือหลักใน 11 เมืองท่าดังกล่าวข้างต้นใช้เชื้อน้ำมันเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดให้เรือต้องเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามที่กำหนดข้างต้นเมื่อเรือเทียบท่าให้ครอบคลุมทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีการขยายการบังคับใช้ข้อกำหนดครอบคลุมให้เรือทุกลำที่แล่นเรืออยู่ในพื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) ใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้นสำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง)

ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)

- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือน้ำมันอื่นๆ ที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะบังคับใช้กับเรือทุกลำทั่วโลก ยกเว้นเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ตามข้อกำหนดของ IMO Data Collection System (DCS) เรือทุกลำจะต้องจัดทำรายงานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เดินเรือไปทั่วโลกส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จะถูกนำไปตรวจสอบยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO หนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวจะออกให้ภายในวันที่ 31 พฤษภาคม 2563
ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทาน จากสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
 - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) การรายงานผล และแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ
 - ต้องนำส่งแผน MRV ให้แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
 - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
 - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
 - เอกสารแสดงถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องมียุบนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้ส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนดและได้รับหนังสือรับรองจาก Bureau Veritas ซึ่งเป็นสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ
 - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of

Hazardous Material (“IHM”)) เรือของบริษัทฯ จำนวน 15 ลำได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว และเรืออีก 9 ลำกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ บริษัทฯ คาดว่าเรือที่เหลือทั้งหมดจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎก่อนสิ้นปี 2563 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยสหภาพยุโรป

17. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือภายใต้บันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่าง ๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือโดยเมื่อมีข้อบกพร่องที่สำคัญที่ถูกตรวจพบโดยผู้ตรวจสอบก็อาจจะส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนี้หน่วยงานการตรวจเรือของเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือ รวมถึงเรื่องจากผู้ร้องเรียนอื่นๆ ผู้ซึ่งพบเห็นการกระทำอันเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายของทางเรือ

3 ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยงโดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้เพื่อควบคุมความเสี่ยงต่างๆ ในทุกระดับ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนการบริหารงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารของทุกฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผลการประเมินความเสี่ยงต่างๆ จะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห้ง

เทกองอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 จนถึง ปี 2560 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ยังคงมีความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุน (หรือ ผู้ถือหุ้น) ของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ได้อธิบายไว้อยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการลงทุน”

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกแบบไม่ประจำเส้นทาง จึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงักอันเกิดมาจากอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของแรงงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และ/หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม โดยปกติเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลจะทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยต่าง ๆ เหล่านี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อมและกฎระเบียบพาณิชย์นาวีต่างๆ การไม่ดำเนินการตามกฎระเบียบระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในเรื่องดังกล่าวโดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบสำคัญที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้แก่ กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ที่กำหนดให้เรือทุกลำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำในการเดินเรือ ทั้งนี้ เจ้าของเรือบางรายได้เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของตนแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เพื่อให้ยังสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดต่ำซึ่งมีค่ากำมะถันสูงได้อยู่ เครื่องดักจับเขม่าควันนี้ทำหน้าที่ขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์หลักแต่ละตัวส่งผลให้เกิดน้ำเสียที่เป็นพิษ โดยทั่วไปน้ำเสียเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการถ่ายโอนมลพิษจากทางอากาศลงสู่มหาสมุทรแทน เมื่อคำนึงถึงผลกระทบของน้ำเสียที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล ประเทศที่ทำการค้ารายใหญ่หลายประเทศได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียเหล่านี้ในท่าเรือของประเทศตน ซึ่งทำให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของอุปกรณ์นี้หมดไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 โดยเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้ การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจสอบถ้วนตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือลำนั้นสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือ หรือ ไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด เรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถปล่อยเช่าในน่านน้ำสากล และไม่สามารถทำประกันภัยได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือ ผู้จัดการระดับต่างๆ ที่ทำงานในบริษัทฯ ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมาก บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อมุ่งใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของการนำประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือ ถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ

บริษัทฯ ไม่ได้มีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้น ได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับ ส่งผลให้บริษัทฯ จะเผชิญกับความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการเข้าถึงระบบข้อมูลสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยทางข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัย

คุกคามต่อระบบสารสนเทศ โดยผ่านมาตรการด้านระบบรักษาความปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (firewall) ระบบสแกนไวรัส และการจัดให้มีการสำรองข้อมูล บริษัทฯ ได้จัดสรรทรัพยากรมาใช้ในการนี้และจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงโดยบุคคลที่สามในระบบสารสนเทศโดยการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) อย่างสม่ำเสมอเพื่อติดตามภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้นใหม่

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยนบริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้นจึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

การตกต่ำอย่างต่อเนื่องของตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ดัชนี BDI และที่ 290 จุด ซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ซึ่งในช่วงเวลานั้นเป็นการยากมากที่จะขอกวงเงินกู้ใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 2564 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.25 ต่อปี โดยบริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทั้งหมดเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.99 ต่อปี

วันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 2/2559 จำนวนเงิน 1,960 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2563 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.00 ต่อปี ซึ่งในวันที่ 4 มกราคม 2560 เงินที่ได้ทั้งหมดถูกแปลงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ จำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.75 ต่อปี

นอกจากสัญญาเงินกู้ และหุ้นกู้ที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย (LIBOR) จะตามด้วยการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางเช่นกัน นอกจากนี้ การคงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวโดยไม่เข้าทำรายการ Interest Rate Swap (IRS) ทำให้เกิดความยืดหยุ่นต่อวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้คืนล่วงหน้าได้ทุกเมื่อ (ไม่ว่าโดยสมัครใจหรือโดยข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือ โดยไม่ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการยกเลิกธุรกรรม IRS อย่างไรก็ดี ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงมากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทฯ มีโอกาสเข้าทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวได้ถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป และในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา IRS สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 47.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือเก่าที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือของบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญา

สั่งต่อเรือใหม่ที่ได้ลงนามในปี 2556 และ ปี 2557 และการรับมอบเรือใหม่เหล่านี้ได้เพิ่มกำลังกองเรือของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาสลัดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาสลัดของเรือมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และมูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับต่ำหลังจากลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2559 เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผิดเงื่อนไขหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันทีหรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ตัวอย่างเช่น ในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้บางรายได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อชดเชยมูลค่าที่ลดลงของเรือที่จำนองเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้ดังกล่าว และในปี 2560 มูลค่าตลาดของเรือได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับเงินฝากซึ่งใช้เป็นหลักประกันเพิ่มเติมดังกล่าวทั้งหมดคืน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของดกต่ำ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนให้ลดเว้นการทดสอบอัตราส่วนต่างๆ ตามข้อตกลงทางการเงินที่เกี่ยวข้องจากธนาคารผู้ให้กู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่าอาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2563 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

นอกจากนั้น ในสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใดสัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้เงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินกู้ใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีความผันผวนสูงมากซึ่งเป็นไปตามวัฏจักรและฤดูกาลความผันผวนในเรื่องของการสร้างกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ อัตราค่าระวางเรืออาจมีความผันผวนมากอันจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไร ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ อัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มที่จะผันผวนตามขนาดของตัวเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ที่สุดจะมีความผันผวนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) กล่าวคือ เรือขนาดแชนดี้ไฮส์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือในระดับหนึ่ง บริษัทฯ เชื้อมั่นว่าเรือส่วนใหญ่ของ บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมากเพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ อัตราการเติบโตของตัวเลขจีดีพีทั่วโลกอยู่ที่ระดับร้อยละ 3.01 ในปี 2562 และร้อยละ 3.61 ในปี 2561 ในขณะที่ สภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกตกต่ำโดยหลักเนื่องมาจากผลกระทบของสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนที่ยังยืดเยื้ออยู่ อุตสาหกรรมเดินเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองอาจได้รับผลกระทบในทางลบ หากภาคธุรกิจต่างๆ ยังคงชะลอการใช้จ่ายจากความไม่แน่นอนที่ได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงปี 2552 - ปี 2560 อาจส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน เนื่องจากอุปสงค์หลักของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมาจากประเทศจีน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศนี้อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกอง เช่น แร่เหล็กและถ่านหิน ดังจะเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - ปี 2559

ในปี 2562 อุปสงค์ในการใช้บริการขนส่งทางเรือได้ลดลงอย่างมากเนื่องจากปริมาณสินค้าที่ลดลงชั่วคราว กล่าวคือ การส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลในช่วง 6 เดือนแรกของปีหยุดชะงักลงจากอุบัติเหตุในเหมือง Brumadinho

ของบริษัท Vale เช่นเดียวกัน สภาพอากาศที่เลวร้ายในประเทศออสเตรเลียส่งผลให้ปริมาณการส่งออกแร่เหล็กและถ่านหินลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายน

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้การค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง นอกจากนี้ การสู้รบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลักต่างๆของโลกอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนที่มากขึ้น การใช้จ่ายทางธุรกิจที่ลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งทางเรือ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากความผันผวนของตลาดค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าต้องปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาส่วนหนึ่งเป็นแบบ Long Term Charter เพื่อให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - ปี 2560 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - ปี 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามจากการที่ตลาดในปัจจุบันยังคงไม่ฟื้นตัวในระดับที่บริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะยาว อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่

ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้ อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศการค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

รายได้ของบริษัทฯ มาจากลูกค้าที่หลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ อย่างไรก็ดีตาม บริษัทฯ ให้บริการเช่าเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมด 4 ลำกับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งจะครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งดังกล่าว อย่างไรก็ดีตาม เพื่อเป็นการขจัดความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมา ลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำในช่วงดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ ต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกรีไซเคิลไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 ถึงปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำ และในปี 2559 ได้ขายเรือเก่าอีกจำนวน 13 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขาย/รีไซเคิลไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกรีไซเคิล/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ดีตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 - 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/รีไซเคิล ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้

บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปได้อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลายลำ ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงของกำลังกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลงรวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ รายการการสั่งซื้อเรือใหม่ดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงโดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือบางลำตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้ออื่นในรายงานประจำปีฉบับนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งซื้อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุกองเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกระบวนการอนุญาตตุลาการกับผู้ต่อเรือ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตตุลาการกับผู้ต่อเรือจีนหนึ่งแห่งอันเนื่องมาจากผู้ต่อเรือดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากผลของกระบวนการอนุญาตตุลาการเหล่านี้ยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงที่จะเป็นฝ่ายแพ้คดี และอาจต้องสูญเสียเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือที่ได้จ่ายให้ผู้ต่อเรือไป นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมและ/หรือ ค่าเสียหายให้แก่ผู้ต่อเรือ ค่าใช้จ่ายของอนุญาตตุลาการที่เป็นเชิงลบต่อบริษัทฯ นั้นจะส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้มีที่ปรึกษาทางกฎหมายจากสำนักงานกฎหมายและผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ที่มีชื่อเสียงระดับสากล รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “หมายเหตุประกอบงบการเงิน” ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ**

อุตสาหกรรมเดินเรือก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ**

ประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือสั่งซื้อต่อใหม่ จะมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือสั่งซื้อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวหรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ ในตลาดได้ บริษัทฯ จึงหยุดสั่งซื้อเรือใหม่จนกว่าจะมีการประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมจากกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม**

บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาคตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อมาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผัดผ่อนใจในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และหนี้หุ้นกู้ได้ เพื่อลดความเสี่ยง ดังกล่าว บริษัทฯ ได้บริหารจัดการสภาพคล่องและเฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกรอบตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นด้วยเงื่อนไขที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

ความเสี่ยงจากการลงทุน

หากภาวะตลาดตกต่ำเกิดขึ้นอีกเช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามทางการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชีย หรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด เฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น

- ตามที่กล่าวไว้ในเรื่องความเสี่ยงทางการเงินข้างต้น บริษัทฯ ได้ขอและได้รับผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงินบางประการภายใต้สัญญาเงินกู้บางฉบับ โดยหนึ่งในเงื่อนไขของการผ่อนปรนดังกล่าว ธนาคารผู้ให้กู้ได้กำหนดห้ามไม่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลในขณะที่การผ่อนปรนเหล่านี้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น นักลงทุนของบริษัทฯ จึงควรตระหนักว่าปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้และจะยังคงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตราบเท่าที่บริษัทฯ ยังได้รับการผ่อนปรนดังกล่าว

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ลำดับ	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดรวมบรรทุก (ตันรวมตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาทต่อหน่วยเรือ)	**มูลค่าที่ประเมินกันภัย (ล้านบาทต่อหน่วยเรือ)
1	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	7.63	7.60
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	12.58	11.60
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	13.32	12.50
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	12.31	10.80
5	จรูญ นารี	ไทย	2548	33,720	12.46	11.00
6	บุศลา นารี	ไทย	2552	30,162	13.39	12.00
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	11.91	10.50
8	มณีธิดา นารี	ไทย	2551	30,195	12.09	10.60
9	สวันนา นารี	ไทย	2555	33,843	15.00	14.00
10	ธิดิภา นารี	ไทย	2555	33,869	15.07	14.00
11	ธนิษฐา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	22.51	21.50
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	22.93	21.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	19.04	17.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	19.21	17.70
15	วิมล นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	19.85	18.50
เรือขนาดแสนตัน 15 ลำ			รวม	494,875	229.30	210.30
			ค่าเฉลี่ย	32,992	15.29	14.02
16	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	20.79	19.20
17	กิระดา นารี	ไทย	2554	56,823	20.88	19.40
18	วชิรา นารี	ไทย	2553	53,839	10.96	10.50
19	วริธา นารี	ไทย	2554	53,833	11.99	11.50
20	วิภาดา นารี	ไทย	2556	53,857	13.64	13.60
21	ธิดิภา นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	21.44	19.50
22	บารมี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	21.29	19.30
23	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	21.04	19.00
24	ลลิตา นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	21.27	19.30
เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์ 9 ลำ			รวม	501,361	163.30	151.30
			ค่าเฉลี่ย	55,707	18.14	16.81
25	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	23.72	22.20
26	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	23.70	22.20
27	ธิดิภา นารี	ไทย	2558	62,964	23.29	22.30
28	ธาวีดา นารี	ไทย	2558	63,023	23.15	22.20
29	ธาวีดา นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	23.17	22.50
30	สวันนา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	23.65	22.50
31	สุณิศา นารี	ไทย	2559	63,007	23.80	22.50
32	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	24.65	24.00
เรือขนาดอัครแมกซ์ 8 ลำ			รวม	505,011	109.13	100.40
			ค่าเฉลี่ย	63,126	13.64	12.55
33	ธิดิภา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	20.29	26.75
34	บุษยา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	20.88	26.75
35	ฉัฐา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	20.64	26.50
36	ลลิตา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	21.35	28.00
เรือขนถ่ายซีเมนต์ 4 ลำ			รวม	84,358	83.16	100.00
			ค่าเฉลี่ย	21,140	20.79	25.00
36 ลำ			รวมเรือทั้งหมด	1,585,805	664.89	650.00
			ค่าเฉลี่ย	44,050	18.47	18.06

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีคำนวณตามราคาตลาดของเรือหรือเรือสหรัฐอเมริก (ยกเว้นเรือที่ใช้ในการค้าสินค้า) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

** มูลค่าที่ประเมินกันภัย หมายถึง มูลค่าที่คิดงบนไว้ว่าจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายต่อสินค้าหรือเรือ

ที่ดิน อาคารชุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ ร้อยละ 99.99 มีห้องชุดในคอนโดมิเนียม เพรสทิจ ทาวเวอร์ เอ 20 ยูนิตและบี 9 ยูนิต เพื่อให้พนักงานต่างชาติของบริษัทฯ พักอาศัย และให้บุคคลภายนอกเช่า โดยใช้วิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี เป็น 39.65 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น เพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ บริษัทย่อยละหนึ่งถึงสองลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 การที่บริษัทฯ มีนโยบายจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น โดยให้แต่ละบริษัทย่อยถือกรรมสิทธิ์เรือ 1-2 ลำนั้น มีจุดประสงค์ที่จะจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัทฯ ในกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดก่อความเสียหายขึ้น ซึ่งการจัดโครงสร้างบริษัทในลักษณะนี้ถือเป็นบรรทัดฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือโดยทั่วไป บริษัทฯ ควบคุมการบริหารงานของบริษัทย่อยดังกล่าวโดยคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เป็นคณะกรรมการของบริษัทย่อยดังกล่าวและมีอำนาจอย่างเต็มที่ในการบริหารและตัดสินใจ

ในส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่นๆ ที่ไม่ใช่ธุรกิจเจ้าของเรือนั้นจะพิจารณาการลงทุนโดยขึ้นอยู่กับโครงการหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯ สามารถใช้ความรู้ความสามารถ รวมทั้งทรัพยากรที่มีอยู่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ มีใช้ลงทุนเฉพาะในส่วนของเงินทุนเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การควบคุมและการบริหารงานจะเป็นลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) ที่บริษัทฯ จะเข้าไปมีส่วนร่วมการบริหารผ่านคณะกรรมการ โครงการนั้นๆ ตามสัดส่วนการลงทุน

โครงการร่วมทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 4.48 ล้านบาทหรือร้อยละ 220 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

สำหรับชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น โปรดดูข้อมูลในหัวข้อ “ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น” ของแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2562 นี้

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ ได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“Sainty”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B ถึง SAM14028B (“เรือ”)

เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาเนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยตามที่ระบุไว้ในสัญญา

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญาเพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 และ 2560 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ สำหรับเรืออีกเก้าลำที่เหลือซึ่งบริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และตามสัญญาสั่งต่อเรื่อนั้น หนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ขณะนี้ ข้อพิพาทสำหรับเรือทั้งเก้าลำดังกล่าวยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31.2

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และ Sainty (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากผู้ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่าย ล่วงหน้าที่ยกคืน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาส่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากคู่ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่าย ล่วงหน้าที่ยกคืน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	Sainty บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
รวม					251.09	64.12

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารเอเชียใต้ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB- โดยบริษัท ตรีเพรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2562

หุ้นสามัญ

ทุนจดทะเบียน	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)

การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564

สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี

อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นที่ออก	BB+ โดยบริษัท ตรีเพรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2562
ผู้แทนผู้ถือหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย

การออกหุ้นของบริษัท ตรีเจียส จีพี จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563

สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นที่ออก	1,960 ล้านบาท
ชนิดของหุ้น	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้น	3.5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 มิถุนายน 2563
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.00 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นที่ออก	ไม่ได้จัดอันดับ
ผู้แทนผู้ถือหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้น	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิซเซต จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนด์ ชิปปิง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มินเอร์อัล จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม รีเวอร์ส จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม เทคซ์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม ซิตส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ต จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม ไคมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัล จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอล จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ต จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ล จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรี จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เวินเจอร์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออก และเรียก ชำระแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
24	บริษัท พรซิเยส แอปพลิเคชัน จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรซิเยส จัดมินต์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรซิเยส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรซิเยส ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรซิเยส คอฟฟี่ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรซิเยส สดิล จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรซิเยส เมาน์เทนส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พรซิเยส วิเตอร์รี่ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พรซิเยส ซิลด์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรซิเยส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรซิเยส ออเนกเมนต์ จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรซิเยส บูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรซิเยส วินด์ จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรซิเยส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
39	บริษัท พรซิเยส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โสดคัง กัมพามิ/ ให้บริการเช่าเรือ
40	บริษัท พรซิเยส คอมฟอร์ทส์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรซิเยส สปาร์คส์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรซิเยส วิชั่นส์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรซิเยส บริคจด์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรซิเยส ฟอเรสต์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรซิเยส ฟาร์แกรนด์ พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรซิเยส ธอทัส พิกิอิ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
47	บริษัท พรีเมียมส์ ไทยส์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียมส์ ศึกษาศาสตร์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเมียมส์ กลอรี่ส์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียมส์ วิศกรรม ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียมส์ เกรซ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท พรีเมียมส์ ซอนเนตส์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท พรีเมียมส์ โปรเจกต์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท แอโซซิเอท นัลท์ แครีเอเตอร์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โลจิสติกส์ คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิสิกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท พรีเมียมส์ ซิฟบีง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท พรีเมียมส์ ซิฟบีง (ภูเก็ต) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ซิฟพอร์ต (ฮาลันดา) ไพรวาท จำกัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคานธีเฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 38	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคานธีเฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 39-52 และ 54-58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

- บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999
E-mail : contact.tsd@set.or.th
Website : <http://www.tsd.co.th>

นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>

ธนาคารหลัก

- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3
Website : <http://www.ktb.co.th>
- ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140
โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882
Website : <http://www.kasikornbank.com>
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204
Website : <http://www.exim.go.th>
- ธนาคาร DNB BANK ASA
Dronning Eufemias gate 30, 0191 Oslo Norway
โทรศัพท์ : 47 915 04800
Website : <https://www.dnb.no>
- ธนาคาร BNP PARIBAS สาขาประเทศสิงคโปร์
10 Collyer Quay, #33-01 Ocean Financial Centre
Singapore 049315
โทรศัพท์ : 65 6210 1520
Website : <https://www.bnpparibas.com.sg>

ผู้สอบบัญชี

- บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ชั้น 33 อาคารเอชวีซี 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย
กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เข็มธงศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 264-9090 โทรสาร : 66-2 264-0789
E-mail : EY.Thailand@th.ey.com
Website : <http://www.ey.com/TH/en/Home>

ที่ปรึกษากฎหมายหลัก

- WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP
6 Battery Road #28-00 Singapore 049909
โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454
E-mail : singaporeinfo@wfw.com
Website : <http://www.wfw.com>